

17

ISSN: 2500-4735
eISSN: 2981-3026



Escuela Superior de Guerra
"General Rafael Reyes Prieto"
Colombia

Revista

Ensayos sobre Estrategia Marítima

Volumen 7 - Número 17
2023 (enero-junio)
Bogotá., Colombia

Revista **Ensayos sobre Estrategia Marítima**

Volumen 7, número 17, enero-junio 2023

ISSN: 2500-4735 • eISSN: 2981-3026

Bogotá, D.C., Colombia

Directivos

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Brigadier General **Edgar Alexander Salamanca Rodríguez**

Director

Contralmirante **Omar Yesid Moreno Oliveros**

Subdirector

Coronel **Oscar Otoniel Torres Conde**

Vicedirector Académico

Coronel **Verónica Pedraza Martínez**

Vicedirectora Administrativa

Capitan de Navío **Samir Andrés Castellanos Abdalá**

Jefe Departamento Armada

Coronel **Andres Eduardo Fernández Osorio**

Vicedirector de Investigación

Capitán de Navío **Edwin Andrés Alonso Toloza**

Vicedirector de Proyección Institucional

Indexada en:

Google Scholar



ESCUELA SUPERIOR
DE GUERRA

"General Rafael Reyes Prieto"

Colombia



EDITORIAL ESDEG

Esta página queda intencionalmente en blanco

Revista **Ensayos sobre Estrategia Marítima**

Volumen 7, número 17, enero-junio 2023

ISSN: 2500-4735 • eISSN: 2981-3026

Bogotá, D.C, Colombia

La **REMA** es una publicación académica de acceso abierto, revisada por pares y editada semestralmente por la **Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" (ESDEG)**, principal centro de pensamiento conjunto del **Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia**, a través de su **Sello Editorial ESDEG**.

Comité Editorial

Luis Suarez-Castillo, PhD

Universidad Externado de Colombia

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5581-7956>

Luis Javier Serrano-Tamayo, PhD

University of Manchester, Reino Unido

<https://orcid.org/0000-0001-6449-4781>

Rafael Ricardo Torres-Parra, PhD

University of Southampton, Reino Unido

<https://orcid.org/0000-0001-9988-7964>

Stella Patricia Betancur-Turizo, PhD

Universidad Autónoma de Baja California, México

<https://orcid.org/0000-0002-3440-9184>

Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, PhD

Universidad de Baja California, México

<https://orcid.org/0000-0001-9558-9732>

Equipo Editorial

CR. **Andrés Eduardo Fernández Osorio**

Jefe del Sello Editorial ESDEG

TC (R) **Carlos Alberto Ardila Castro**

Coordinador del Sello Editorial ESDEG

CN. (R) **Luis Hernando Osorio Dussan**

Editor en Jefe

Henry Mauricio Acosta Guzmán

Editor de Publicaciones Seriadadas SEESG

Anderson Nicolas Rojas Sierra

Corrector de Estilo

Rubén A. Urriago Gutiérrez

Diseñador Gráfico

2023, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Vicedirección de Investigación - Sello Editorial ESDEG

Carrera 11 No. 102-50. Bogotá, D. C., Colombia

Página web: <https://esdegrevistas.edu.co/index.php/rema>

Correo electrónico: revistaesd@esdeg.edu.co



Los artículos publicados por la *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima* son de acceso abierto bajo una licencia *Creative Commons: Atribución - No Comercial - Sin Derivados*.

Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima

1. ENFOQUE Y ALCANCE

La **Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima** (REMA). La REMA es una publicación académica de acceso abierto, revisada por pares y editada semestralmente por la [Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"](#) (ESDEG), principal centro de pensamiento conjunto de las [Fuerzas Militares de Colombia](#), a través de su [Sello Editorial ESDEG](#).

La **REMA** es una revista interdisciplinaria, con un enfoque en las Ciencias Sociales (Clase 5I01, OCDE / UNESCO), abierta a la discusión y difusión de trabajos teóricos e investigaciones sobre los debates relacionados con la oceanopolítica, los intereses marítimos, el poder y la logística navales, entre otros temas relacionados con los intereses nacionales.

2. ORGANIZACIÓN TEMÁTICA Y PÚBLICO OBJETIVO

Cada número de la **Ensayos sobre Estrategia Marítima** cuenta con cuatro secciones:

- a) **Debates:** artículos de investigación científica y tecnológica.
- b) **Coyuntura:** artículos de reflexión o revisión.
- c) **Perspectivas:** entrevistas a académicos o tomadores de decisión.
- d) **Enfoques:** reseñas de libros.

La **REMA** está dirigida a un amplio público que incluye decisores políticos, miembros de las Fuerzas Armadas, servidores públicos, profesionales, docentes, investigadores y estudiantes de ciencias sociales y de otras áreas del conocimiento, interesados en la seguridad y la defensa.

3. TIPOLOGÍA E IDIOMA DE LOS ARTÍCULOS

La **REMA** publica artículos en español e inglés en tres categorías:

- a) **Investigación científica y tecnológica:** documento que presenta de manera detallada los resultados originales derivados de proyectos de investigación y/o desarrollo tecnológico finalizados.
- b) **Reflexión:** documento que ofrece resultados de investigación desde una perspectiva analítica, interpretativa y crítica del autor, sobre un tema específico, recurriendo a fuentes originales.
- c) **Revisión:** documento que organiza, analiza y se integran los resultados de investigaciones publicadas o no publicadas sobre un campo en ciencia o tecnología, con el fin de dar cuenta de los avances y las tendencias de desarrollo.

4. PERIODICIDAD

La **REMA** es editada semestralmente (enero-junio y julio-diciembre) en formato digital (e-ISSN: 2981-3026) e impreso (ISSN: 2500-4735). La versión en línea y la versión impresa aparecen publicadas el penúltimo día del último mes del periodo de cada número, esto es, 30º de junio para el número enero-junio y 30º de diciembre para el número julio-diciembre.

Cada uno de los artículos de la **REMA** tiene un DOI (Digital Object Identifier) asignado para su identificación y referenciación.

5. FINANCIAMIENTO

La Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima es una publicación académica de la [Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"](#) (ESDEG), perteneciente, a su vez, al [Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia](#) que, como entidad pública, se financia con los recursos asignados por el gobierno nacional. Con el fin de mantener su carácter crítico e independiente, la **REMA** no acepta financiamiento ajeno a la ESDEG para su funcionamiento. Así las cosas, todo el proceso de publicación de la revista está completamente libre de costo para los autores; tampoco se realizan cobros por el envío, procesamiento y publicación de artículos (*no article submission or processing charge*).

6. ACCESO ABIERTO, DERECHOS DE AUTOR Y LICENCIA PARA PUBLICACIÓN

El Sello Editorial ESDEG es signatario de la [Declaración de Budapest](#) y todos sus contenidos publicados son de acceso abierto (open access), con pleno reconocimiento de los derechos morales de los autores sobre su obra. Para su publicación, los autores aceptan ceder los derechos de publicación en favor de la [ESDEG](#) y el [Sello Editorial ESDEG](#) de acuerdo con los términos de la licencia Creative Commons: [Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas](#).



De esta forma, los autores y los lectores pueden copiar y difundir el artículo en la versión final publicada en línea por la **REMA**, siempre que se reconozca e identifique al autor (o autores) del artículo, no se haga uso comercial del artículo final publicado, ni se trate de obras derivadas o versiones modificadas.

7. POLÍTICA CROSSMARK

La **REMA** utiliza [Crossmark](#) para mantener informados a sus lectores sobre cualquier cambio que tengan los artículos publicados. [CrossMark](#) es una iniciativa de [CrossRef](#) para proporcionar una forma normalizada de localizar la versión oficial de un documento. La **REMA** reconoce la importancia de mantener la integridad de los registros académicos para investigadores y bibliotecas, razón por la cual garantiza que su archivo electrónico siempre cuenta con un contenido confiable.



Al hacer clic en el icono [CrossMark](#) se informa al lector sobre el estado actual del documento así como información adicional sobre el historial de publicación de este. Los contenidos que muestran el icono de [CrossMark](#) son aquellos contenidos publicados en la página web de la **REMA**, actuales o futuros.

8. ARCHIVO DE LOS CONTENIDOS

La **REMA** utiliza la plataforma [Portico](#) para el archivo digital de los contenidos publicados. Así mismo, la **REMA** permite que los autores puedan autoarchivar en repositorios institucionales, temáticos o páginas webs personales su artículo en la versión final publicada en línea.

9. RESPONSABILIDAD DE CONTENIDOS

La responsabilidad por el contenido de los artículos publicados por la **REMA** corresponde exclusivamente a los autores. Las posturas y aseveraciones presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representa la posición oficial ni institucional de la [Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"](#), el [Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia](#) o el [Ministerio de Defensa Nacional](#).

10. INDEXACIÓN

La revista Ensayos sobre Estrategia Marítima se encuentra incluida en los siguientes Sistemas de Indexación y Resumen (SIR):

Google Scholar

Tabla de Contenido

Editorial

- La importancia del Gran Caribe, retrospectiva a partir de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo 1823** 1-3
The importance of the Greater Caribbean, retrospective from the Naval Battle of Lake Maracaibo 1823
CN. (R) Luís Hernando Osorio Dussan

Sección Debates

- 1. El poder marítimo del Gran Caribe en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823)** 7-25
The maritime power of the Greater Caribbean at the time of the Naval Battle of Lake Maracaibo (1823)
Pedro Meladio Knight Rymer
- 2. Paralelo y referencia del escenario marítimo de Brasil/Portugal en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo 1823** 27-45
Parallel and reference of the maritime scenario of Brazil/Portugal at the time of the Naval Battle of Lake Maracaibo 1823
Alexandre Luiz Alves da Silva
- 3. Capacidad de lanzamiento de misiles en la plataforma submarina PLOTEOS: Importancia estratégica para la defensa nacional** 47-68
Missile launching capacity on the PLOTEOS submarine platform: Strategic importance for national defense
César Augusto Yáñez Arias
- 4. Desarrollo, explotación y protección de los intereses marítimos de Colombia** 69-88
Development, exploitation and protection of the maritime interests of Colombia
Katherinne Vallejos Villarreal
- 5. Las competencias estratégicas de Rusia y China para la influencia en los Estados del Gran Caribe** 89-109
The strategic competencies of Russia and China for influence in the States of the Greater Caribbean
Michel Melo da Silva

Sección Coyuntura

- 6. José Padilla López, Gran Almirante de los Mares de Colombia** 113-123
José Padilla López, Grand Admiral of the Seas of Colombia
Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz

Sección Perspectivas

- 7 Entrevista al Almirante Ernesto Durán González. La formación y educación naval modernas** 127-134
Interview with Admiral Ernesto Durán González. Modern naval training and education
Sergio Uribe Cáceres

Sección Enfoques

- 8. Reseña de Libro: Asuntos marítimos y relaciones internacionales** 137-139
Book review. Maritime Affairs and International Relations
Jorge Ricardo Espinel Bermúdez

Editorial

Editorial

Esta página queda intencionalmente en blanco

Editorial: La importancia del Gran Caribe, retrospectiva a partir de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo 1823

Editorial: The importance of the Greater Caribbean, retrospective from the Naval Battle of Lake Maracaibo 1823

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4745>

Luís Hernando Osorio Dussan 

Editor en Jefe Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima

La nueva entrega de la *Revista de Ensayos sobre Estrategia Marítima* en su edición número 17, desarrollada en línea editorial de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" (ESDEG) y el Departamento Armada ESDEG, tiene el propósito de contribuir a la difusión del conocimiento en los asuntos marítimos y aspectos relacionados con los océanos, ríos y de los espacios acuíferos, mediante un contenido multidisciplinar relativo a la historia naval, la doctrina naval, el poder marítimo, los intereses y legislación marítima, la logística naval, la Oceanopolítica, las relaciones internacionales, el medio ambiente marino, entre varios, y consecuentemente, aportar al fortalecimiento de una conciencia marítima nacional para Colombia, un país bioceánico y plurifluvial que presenta no solo grandes potencialidades sino, a su vez, altos costos de oportunidad en este escenario.

En el año de la celebración *Bicentenario naval de la Batalla de Maracaibo (24 de Julio de 1823)*, el Departamento Armada ESDEG mediante el desarrollo del Proyecto de investigación titulado *El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase (2023)*¹, contempla el análisis, estudio y debate de las temáticas en comentario que aportan académicamente para que se valore, trascienda y se apropie en el conocimiento, de la academia, la empresa y la dirigencia, así como a la sociedad colombiana en general aspectos relativos a los espacios marítimos, costeros, insulares y fluviales colombianos y las amenazas permanentes que se cierne sobre estos.

1 El proyecto de Investigación "El poder marítimo como fundamento estratégico de la Seguridad y la Defensa de la Nación", pertenece al grupo "Masa Crítica", adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia, categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias), con código de registro COL0123247.

En la presente edición, se acoge al propósito de fomentar la difusión académica del conocimiento, ensayos elaborados por articulistas, docentes, investigadores y estudiantes que han estado participando docentes extranjeros invitados a participar académicamente en esta Alma Mater de la Seguridad y Defensa Nacional, así como estudiantes de otras universidades. De igual manera, se contribuye al conocimiento mediante la invitación de escritores de universidades con alto interés en cultivar la conciencia marítima nacional. A continuación, se describen sus aportes:

El Capitán de Navío de la República Dominicana Pedro Meladio Knight Rymer en su ensayo de debate, *El poder marítimo del Gran Caribe en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823)*, hace referencia sobre la Batalla Naval del Lago de Maracaibo en 1823, evidenciando la importancia que ha representado para Colombia el Mar Caribe a través de su historia republicana a nuestros días, periodo en el cual se ha permitido paulatinamente desarrollar su poder marítimo y la proyección a nivel regional, mediante el desenvolvimiento de sus intereses marítimos. Para desarrollar su propuesta literaria se vale del pensamiento de Alfred Mahan sobre el Caribe en su momento, así como una exposición sobre la estrategia y condiciones de una potencia marítima; finalmente, presenta una descripción sobre los efectos relacionados de la Batalla del Lago de Maracaibo de 1823, en la modernidad para Colombia.

El segundo ensayo de debate, titulado *Paralelo y Referencia del Escenario Marítimo de Brasil/Portugal en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo 1823*, presentado por el articulista Capitán de Navío (CIM-Brasil) Alexandre Luiz Alves da Silva, docente invitado por la ESDEG; presenta una propuesta sobre los movimientos independentistas en América donde las Armadas del momento fueron fundamentales para su consolidación, señalando las diferencias y similitudes, en las circunstancias y los escenarios vividos tanto Brasil y Portugal, así como la Gran Colombia y España en 1823.

En el tercer ensayo de debate presentado por el Capitán de Fragata submarinista César Augusto Yáñez Arias, describe una interesante propuesta de desarrollo tecnológico para la Armada de Colombia ya proyectada en el Plan de desarrollo naval 2042, esto es la *Capacidad de lanzamiento de misiles en la plataforma submarina PLOTEOS: Importancia estratégica para la defensa nacional*. Para desarrollar su descripción aborda conceptos básicos sobre estrategia, defensa y seguridad aplicados a la capacidad estratégica que podría adquirir el país mediante la incorporación de plataforma de lanzamiento de misiles en la nueva arma silente, así como el fortalecimiento de materia de procesos de adquisición, sobre opciones tecnológicas, características técnicas para su escogencia y procesos de compra de este complejo equipo.

Katherinne Vallejos Villarreal, Profesional en Gobierno y relaciones Internacionales nos entrega el cuarto ensayo de debate, *Desarrollo, explotación y protección de los intereses marítimos de Colombia*, en donde analiza la visión y la gestión del país sobre sus 18

intereses marítimos colombianos, a partir de las ventajas comparativas que proporciona el país bioceánico y sus litorales para el potencial desarrollo económico. Plantea en su artículo inquietudes a partir de la histórica falta de visión política sobre estos espacios, permitiendo su gran pérdida continental, insular y marítimo soberanos. A partir de los intereses marítimos se genera un despertar en la conciencia y los intereses para el crecimiento y desarrollo del país.

El quinto ensayo de debate, presentado por el Capitán de Fragata (CIM-Brasil) Michel Melo da Silva, docente invitado a la ESDEG, corresponde a *Las competencias estratégicas de Rusia y China para la influencia en los Estados del Gran Caribe*, aquí el articulista presenta al mar Caribe como un escenario de disputa geopolítica donde se ciernen sentidos intereses en la competencia estratégica de los países potencias emergentes como Rusia y China mediante sus Armadas y sus estrategias marítimas, dejando entrever el repliegue que los Estados Unidos ha hecho en atención a sus intereses particulares.

El señor Capitán de Navío Héctor Mauricio Rodríguez Ruíz PhD, nos entrega el discurso y ensayo "*José Padilla López, Gran Almirante de los Mares de Colombia*", en el cual hace una exhaustiva descripción de la presencia del prócer, su obra y dedicación patriótica y marinera. La referencia histórica pretende visibilizar al Prócer colombiano José Prudencio Padilla López, como figura nacional y mundial dada la connotación y significancia de su triunfo en la Batalla Naval del Lago de Maracaibo aquel 23 de julio de 1823, cumpliéndose su bicentenario, que en su momento permitió la libertad definitiva de la América del sur. Su visión respecto a los mares de Colombia, su figura de prócer y carácter social, cultural y político, lo ha convertido en el Gran Almirante de Colombia de manera póstuma y honorífica.

El docente investigador Capitán de Navío Jorge Ricardo Espinel Bermúdez presenta en el artículo de Reseña, la invitación para conocer el Libro: *Asuntos marítimos y relaciones internacionales (2023)*, lanzado en el escenario de los 35 años de la *Filbo* en Bogotá. Este producto es resultado del proyecto de Investigación del Departamento de la Armada ESDEG. La citada obra la constituyen escritos elaborados por investigadores que presentan en torno a la vigencia de las Relaciones internacionales y asuntos marítimos, su marco teórico, la diplomacia naval, aspectos jurídicos, disputa territorial marítima, crimen en el mar, geopolítica a partir de la integración de los países, investigación en la Antártida, el comercio internacional y la ciberseguridad.

Finalmente, la edición se cierra con lujo en detalles con la entrevista que le concedió a la revista, el señor Almirante Ernesto Durán González, comandante de la Armada de Colombia durante los años 2017-18. Su gran estatura y visión académica y estratégica permite al lector conocer una Armada forjada para el futuro y garante de la institucionalidad y el cuidado de nuestro ¡Azul de la Bandera!

Esta página queda intencionalmente en blanco

Debates

Debates

Esta página queda intencionalmente en blanco

El poder marítimo del Gran Caribe en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823)

The maritime power of the Greater Caribbean at the time of the Naval Battle of Lake Maracaibo (1823)

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4737>

Pedro Meladio Knight Rymer 

Armada de República Dominicana, República Dominicana

Resumen

Desde el contexto de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo en 1823 hasta la actualidad, el Mar Caribe para Colombia resulta ser estratégico debido a que ha permitido el desenvolvimiento del poder marítimo y su proyección a nivel regional. Se colige por tanto que el mar Caribe es un importante escenario de poder, permitiendo la proyección de los intereses marítimos de un Estado, que se determina como una importante región con una trascendencia histórica para el Gran Caribe y los Estados que la integran, particularmente Colombia; reconociendo que la Batalla Naval del Lago de Maracaibo marcó un hito de poder naval y la proyección marítima.

Palabras Clave: Gran Caribe; Gran Colombia, Estrategia; Poder Marítimo.

From the context of the Naval Battle of Lake Maracaibo in 1823 to the present, the Caribbean Sea for Colombia turns out to be strategic because it has allowed the development of maritime power and its projection at the regional level. It is therefore inferred that the Caribbean Sea is an important scenario of power, allowing the projection of the maritime interests of a State, which is determined as an important region with historical significance for the Greater Caribbean and the States that comprise it, particularly Colombia. ; recognizing that the Naval Battle of Lake Maracaibo marked a milestone of naval power and maritime projection.

Key words: Greater Caribbean; Gran Colombia, Strategy; Maritime Power.

Abstract



Introducción

Colombia es uno de los territorios con una ventaja estratégica naval importante debido a que su geografía limita sobre dos cuerpos de agua relevantes para el desarrollo integral del Estado a nivel geopolítico; tanto el océano Pacífico como el mar Caribe, siendo este último un importante espacio de poder que, siguiendo los planteamientos desarrollados por Alfred Mahan (1887), quien reconoce el carácter estratégico naval y militar que el mar Caribe ofrece para el comercio exterior, la supremacía y la prosperidad de una nación.

Para Mahan (1887), el mar Caribe, al igual que el golfo de México, ofrece valiosas características para la proyección del poder de una nación que, acompañado por una capacidad naval y una marina mercante, representa la oportunidad para consolidar la supremacía de un Estado, que dentro de sus características se destaca la proyección marítima; de hecho, se consideró para 1887 que en su momento el Estado de Panamá, antiguo territorio de Colombia que se independió en 1903, constituyéndose como un punto estratégico para el comercio internacional. Actualmente, de acuerdo con datos suministrados por el Banco Interamericano de Desarrollo (2017), el canal desde el 2017 ha aportado el 6% del PIB de Panamá por permitir el paso de buques mercantes del Caribe al Pacífico. Cerca del 6% del comercio mundial pasa por esas aguas (Paúl, 2021).

Al respecto, Holmes James (2014), establece que, bajo dicha primicia, el Caribe es un objetivo de disputa y determinó el comportamiento hostil de las potencias a nivel mundial por mostrar un creciente interés sobre el Caribe. Este mismo autor argumenta como China y Rusia estarían concentrados en contener la influencia de Estados Unidos mediante un concepto llamado los *vecinos de la hegemonía*, una definición para evidenciar el creciente interés por influenciar las dinámicas comerciales y realizar una cada vez más creciente presencia naval en el mar Caribe. De nuevo, el poder marítimo comercial se encuentra acompañado por un poder naval, reconociendo la importancia y vigencia de la tesis de Mahan sobre el mar.

Entre los imperios que han ejercido control naval sobre el Caribe se destacó el español, debido a que se hizo con el control del comercio de sus territorios de ultramar goletas, bergantines y corbetas, principalmente. El poder naval les permitió a los españoles ejercer un dominio sobre los territorios de ultramar desde 1742 y fortalecer su cadena de suministros hacia la metrópolis, entre los cuales se encontraban los metales preciosos, el azúcar, tabaco, entre otros. En este contexto de independencia de España disputó el control con Reino Unido. Por ejemplo, Reino Unido contrató a piratas para entorpecer el comercio marítimo mediante la figura del corsario, una autorización de la corona para permitir actividades de piratería. De igual manera, muchas de las naciones que incipientemente buscaban la independencia como Colombia, Venezuela, México y Haití tuvieron la necesidad natural de ejercer un control sobre el mar, reconociendo que este representó una fuente de riqueza (Valdés y Balga, 2003).

Para el caso de la Gran Colombia, una de sus gestas de la independencia, como lo fue la Batalla Naval del Lago de Maracaibo de 1823, un hito importante en su historia y hecho que garantizó la bases del posicionamiento comercial de Colombia sobre el Caribe, mediante la defensa militar de sus costas contra navíos españoles, generó una emancipación comercial y militar. En la actualidad mucha de su economía depende de los puertos sobre el Caribe y, al mismo tiempo, parte de su defensa nacional está en concentrar la capacidad naval, especialmente para ejercer dominio sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, que son amenazadas por intereses económicos y políticos que involucran indirectamente a otras potencias (Armada Nacional de Colombia, 2019).

Pero más allá del análisis del contexto, es importante resaltar que el mar Caribe integra un conjunto de territorios, llamado el Gran Caribe, y durante su historia ha sido escenario importante para la configuración del poder geopolítico de los Estados, entre los cuales se destacan México, Venezuela, Puerto Rico, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Haití, Jamaica y, en general, todo Centro América y el conjunto de islas que integra la Comunidad del Caribe (CARICOM) (Romero, 2004).

El presente documento tiene como objetivo responder ¿Cuáles fueron los efectos de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) para el desenvolvimiento de la Gran Colombia en el escenario marítimo del Gran Caribe? Para tal fin, el documento está constituido en el desarrollo de los siguientes puntos: primero, análisis estratégico del Gran Caribe desde el enfoque de Alfred Mahan; segundo, descripción de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823); y tercero, identificación de los efectos en el escenario de la batalla en el contexto moderno para Colombia.

Metodología

La investigación es cualitativa debido a que se realiza una aproximación histórica del problema investigación haciendo énfasis en la revisión documental sobre hechos históricos. Entre las bases de datos consultadas se encuentran libros de historia de diferentes bases de datos académicas y libros de cultura colombiana. El alcance de la investigación es descriptivo debido a que no se hace uso de técnicas de investigación experimental. Como objetivo, pretende identificar los efectos de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) para el desenvolvimiento de la Gran Colombia en el escenario marítimo del Gran Caribe.

Al ser una investigación con alcance descriptivo, se aplicaron instrumentos de recopilación de información académica mediante referencias y bases de datos proporcionados por la Escuela Superior de Guerra como Taylor and Francys y OBSCO. El método de búsqueda consistió en establecer categorías como la guerra de la independencia,

poder marítimo, poder naval, entre otras variables enmarcadas en el contexto de la independencia, particularmente relacionadas con la Batalla Naval del Lago de Maracaibo y el Gran Caribe.

Como herramientas de análisis de información, se empleó *Atlas Ti*, un programa que permite analizar y organizar el contenido bibliográfico, lo cual permitió realizar análisis a la información previamente sistematizada en ese software, como herramienta para la construcción del análisis. Entre las limitaciones para el desarrollo de la investigación se tuvo en cuenta que al ser una investigación histórica, y enmarcada en un hecho puntual, la información registrada sobre la batalla del lago Maracaibo era limitada, y en esta medida, las principales fuentes consultadas fueron colombianas.

Importancia estratégica del Gran Caribe desde el enfoque de Alfred Mahan

La teoría del *Poder Marítimo* es un enfoque poco abordado por parte de las instituciones académicas a nivel internacional, de hecho, el desarrollo conceptual y teórico en Latinoamérica ha sido relativamente bajo en comparación con Estados Unidos y Europa, quienes por tradición naval han comprendido la importancia del mar y los océanos para ejercer dominio a nivel económico, social y militar, en este caso particular del mar Caribe. En última instancia, el poder marítimo no solo puede estar relacionado con el ejercicio de la autoridad militar sobre el mar, implica contemplar la navegación y el comercio como parte de la gran estrategia para el desarrollo social y la seguridad de una nación (Ruhe, W.J., 1970).

Por otra parte, desde Latinoamérica y el Caribe, es importante comprender el trasfondo teórico de lo que significa el poder marítimo desde la perspectiva de Alfred Mahan, uno de los académicos más importantes que ha tenido los Estados Unidos para comprender la importancia del escenario marítimo y el poder naval, haciendo mención del mar Caribe. A continuación, se realiza una aproximación teórica del poder marítimo relacionándolo con el Gran Caribe manteniendo como hito para la historia naval de Colombia la Batalla del Lago de Maracaibo en 1823.

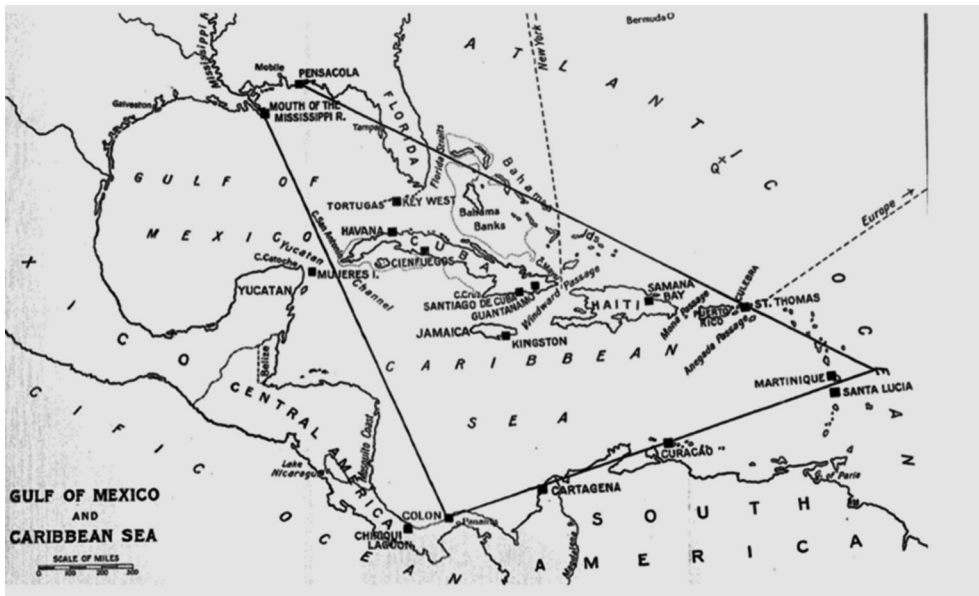
La influencia del Poder Marítimo

Mahan (1887) sostuvo que para los ingleses el dominio del mar se consideraba una parte integral dentro de su estrategia para dominar el comercio internacional y ejercer una hegemonía a nivel mundial. Actualmente, países que se consideran potencia naval como Estados Unidos, Reino Unido e, incluso fuera de la esfera de influencia hemisférica, como China; han comprendido que los grandes imperios se han construido en función del comercio y el ejercicio de una autoridad naval en los mares y océanos.

Para el caso de los británicos, la experiencia sobre el mar ha sido adquirida a lo largo de la historia por sucesos fundamentales como la rivalidad que tuvo con el entonces imperio español, confrontaciones navales durante la colonia acaecidas entre el siglo XVI hasta el siglo XIX, y, en especial, tomaron como ejemplo imperios como el romano, que dominó a Bretaña desde el mar y que ejerció su dominio sobre el mar Mediterráneo controlando gran parte de la economía del momento, desde 205 a.C., Roma sometió a los pueblos bárbaros dominando el Mediterráneo. Todos estos Estados han considerado que el dominio sobre los mares les ha impulsado al desarrollo y la prosperidad (Mahan, 1887).

Para Mahan (1887), existen características estratégicas que se desprenden tanto del golfo de México como del mar Caribe, en un documento escrito después de cerca de 50 años de la independencia de Colombia, el autor menciona que debió existir interés por parte de los Estados Unidos sobre tres puntos estratégicos: la desembocadura del Mississippi, el territorio de Panamá y la isla de Santa Lucía, tres puntos que encierran un espacio geoestratégico para la proyección de los intereses norteamericanos, es decir la región del Caribe.

Mapa 1. Posición sobre el Caribe: Perspectiva de Mahan 1887



Fuente: Mahan (1887)

Sobre el anterior mapa, existen tres argumentos importantes para comprender que el Gran Caribe ha sido considerado importante para los intereses de los norteamericanos: primero, es una zona que requiere el fortalecimiento de las comunicaciones y, para esa época, el medio de transporte más eficiente era por el mar; el segundo aspecto, es

la posición sobre su fuerza, es decir, la presencia del poder naval y tercero, los recursos almacenados dentro del citado triángulo. La explicación de ese territorio tiene argumentos cruciales como la presencia de Gran Bretaña y Francia en el mar Caribe, el territorio cubano que se encuentra en el corazón del Caribe, y las importantes líneas de comunicación marítimas, ello debido a que las regiones costeras son vulnerables ante bloqueos totales a la navegación, la defensa de costas es un componente esencial en la seguridad marítima.

Durante la época de la colonia, un periodo contemplado entre los años 1550 y 1810, los imperios europeos de entonces ejercieron dominio en los territorios de ultramar; fue el Caribe el paso obligado de suministros del nuevo mundo hacia las metrópolis de Europa, y durante décadas de esta época colonial hasta la independencia, las sociedades agrarias sostuvieron los regímenes coloniales mediante la extracción de recursos valiosos para las economías europeas, a tal punto que fueron objeto de disputa entre las varias monarquías del viejo mundo, además que estos territorios de colonia fueron partes de procesos imperialistas relacionados con su expansión territorial, dominio político - administrativo y imposición cultural, propagación de su religión y lengua. (Ikonómov, 2005)

Se resalta que la Batalla del Lago de Maracaibo en 1823 ha reconocido el esfuerzo de La Gran Colombia por ejercer un dominio naval sobre el Caribe, y puede considerarse uno de los hitos históricos más importantes para la doctrina naval y el poder marítimo debido a que vencieron a una de las armadas más importantes del mundo colonial, reconociendo al mismo tiempo, que el imperio español ejercía un pleno dominio sobre el mar, llegando a superar incluso a la Armada de Gran Bretaña en su momento.

Reafirmando la anterior tesis, Aya (2005) afirma que el Caribe se puede considerar una *zona de paso* para el imaginario de algunos países latinoamericanos, sin embargo, para los Estados Unidos y para algunas potencias en el contexto de la época de la colonia, representaron más que un territorio para el desarrollo del comercio marítimo y mercantil. Además, fuera del contexto del conflicto y disputa, el mar Caribe permitió la modernización en los territorios coloniales y las regiones insulares al mismo tiempo del ejercicio de dominación cultural y transformación social que ejercía la monarquía de España sobre sus virreinos, y eso dependía en gran medida de las rutas de comercio marítimo; el mar fue el medio de sostenimiento de las condiciones socioculturales en el contexto de Colonia.

Para abordar más en las particularidades al considerar el Gran Caribe como una región estratégica para el poder marítimo, se retoman los elementos característicos de la estrategia marítima que, bajo la consideración de Mahan, es importante tener en cuenta para ejercer un dominio sobre el mar.

Elementos de la estrategia marítima

Primero, la *posición geográfica* entendido por la ubicación del Estado. Dicha aproximación comprende que la nación se construye en función a su geografía y extensión territorial en tierra, pero que también comprende las fronteras sobre cuerpos de agua como el mar y otras fronteras terrestres como las continentales e insulares. Tomando el caso de Francia y Holanda como potencias marítimas, no sólo es importante mantener un gran ejército en tierra, sino también emprender el dominio sobre las costas, esto debido a que la gran riqueza se fundamenta en mantener su posición geográfica (Mahan, 1887).

La situación geográfica. En primer término, debe asegurar un expedito acceso al mar que permita una fácil vinculación con las regiones de mayor interés y convivencia. Asimismo las relaciones con los países vecinos, ya que, cuando no mantienen ambiciones de expansión territorial, permite al país centrar todos sus esfuerzos más allá de sus propias fronteras, pudiendo establecer posiciones para apoyar a sus fuerzas navales. Si tales posiciones son insulares tanto mejor y más aún si están geográficamente bien situadas para controlar el tráfico marítimo en disputa. Destaco que la aplicación de este principio permitió la dominación británica por varios siglos. (Mahan, 1887, pág. 446)

Referenciando a Mahan (1887), se menciona que la ventaja militar comprende la proximidad geográfica con el enemigo, es por esto que la necesidad de establecer concentración de fuerzas en el mar mediante una estrategia por posición permite generar una ventaja sobre los objetivos de ataque. Fundamentado en la doctrina marítima de los franceses *Guerre de Supesto*, se estableció que la destrucción del comercio y de los buques mercantes generan una ventaja militar debido a que el comercio es generador de riqueza y esta permite la financiación de las unidades o buques navales. Por tal sentido, para recortar el dominio del enemigo sobre el mar, se requiere la destrucción de puertos y barcos comerciales como parte de una estrategia ofensiva (Mahan, 1887).

Segundo, *conformación física*. Es una de las características peculiares que no todos los Estados con costas comprenden dentro de su estrategia nacional, siendo imperativo nacional reconocer que las costas son una frontera natural y factor importante dentro del desarrollo del poder nacional (Mahan, 1892). De esta manera, tomando como referencia a los holandeses en 1648, se afirma que una guerra exitosa es la conciencia sobre el potencial marítimo, puesto que este descansa en mantener numerosos puertos respaldados en un poder naval para el ejercicio de la fuerza y, al mismo tiempo, la defensa de la riqueza. Como efecto, la fuerza (capacidad naval) y la riqueza (territorio y recursos) que, dentro de la estrategia marítima, contemplan también las condiciones fluviales como cuencas y ríos, no solo las aguas circundantes de un territorio (Mahan, 1887).

En esta medida, la costa y sus condiciones físicas representa una condicionante para que la nación desarrolle un comercio exterior procurando, en todos los casos, la protección de las cuencas donde desembocan los grandes ríos debido a que esto les permite el tráfico hacia el interior del territorio (Mahan, 1887). Estado ejemplo de la eficiencia

de la protección de la infraestructura marítima han sido Francia y Alemania, dos países que han comprendido que la conformación física de su territorio no depende del desarrollo que se genera desde el interior del territorio, sino que han comprendido que las condiciones físicas de su superficie también comprenden la fuerza y la posición que se genere sobre sus aguas (Mahan, 1893).

Tercero, *extensión del territorio*. Como su nombre lo indica, es importante comprender las condiciones geográficas y físicas de las costas y su relativa importancia para consolidar la fuerza o debilidad según como sea de grande o pequeña su población. En otras palabras, mientras más extenso sea su territorio, mayores serán los factores de inseguridad. Tomando como ejemplo a Estados Unidos, evidencia que la fortaleza descansa en la creación de puertos que mantengan una línea de comunicación marítima entre sus fuerzas, no solo comprende crear puertos e infraestructura portuaria para fortalecer el comercio, también es necesario la construcción de una fuerza naval que permita la defensa y protección de su fortaleza marítimas de acuerdo a su extensión territorial. Abstrayendo esta tesis al caso moderno, se requiere comprender dentro la ecuación estratégica la infraestructura marítima y portuaria, un elemento que va en proporción a la extensión del territorio (Mahan, 1887).

Cuarto, *número de población*. Esta característica dentro de la estrategia considera el desarrollo del poder marítimo como la relación del territorio y el número de las personas que lo habitan. Teniendo como contexto 1778, Francia reconoció que entre la navegación debe existir una fuerza naval que garantice la seguridad debido a que la eficiencia del poder descansa en la capacidad de proteger la superficie y para esto debe existir una proporción igual o superior de marineros y oficiales que puedan sortear las condiciones y peligros para la defensa durante la guerra marítima. Se sostiene la idea de la existencia de un discurso que debe ser asimilado por una gran población que siga los oficios relacionados con el mar y que estos establezcan los cimientos para un gran comercio (Mahan, 1887).

Quinto, el *carácter nacional*. El carácter y las aptitudes nacionales sobre el desarrollo del poder marítimo es una característica que abarca el componente humano que debe ir más allá de la ganancia material y el dinero, en efecto, para el desarrollo comercial y marítimo de los países de Europa existían grandes cualidades y competencias para sacrificar cualquier tipo de ganancia en favor del interés nacional. Para Francia, Inglaterra y Holanda, el dominio sobre el comercio y el fortalecimiento de su capacidad para dominar el territorio terrestre y continental depende en gran medida de la dirección de su estrategia sobre el mar, lo cual no se fundamenta sólo en el desarrollo comercial también del desarrollo de su doctrina naval y se materializa en la toma de decisiones en favor de la navegación de la nación y sobre la riqueza que proporciona el crecimiento marítimo producto de un proceso de colonización, gobierno y crecimiento independiente (Mahan, 1887).

Sexto, *carácter del gobierno*. El éxito para la estrategia del poder marítimo de una nación debe ser ejercido a la cabeza de un gobierno y el conjunto de sus instituciones, que sobre estas recae la responsabilidad principal. Se establece que es importante debido a que en el gobierno descansa la voluntad del pueblo, en caso de que sea despótico la prevalencia de la estrategia no será garantizada. Francia, por ejemplo, mantuvo un relevante ejercicio de posición del poder marítimo que fue garantizada por el apoyo de gobernantes como Enrique IV y Richelieu, dos líderes que implementaron proyectos en beneficio de la expansión hacia el territorio, combinando la resistencia a Inglaterra en el mar. Bajo voluntad política y un esfuerzo entre instituciones sólidas y crecimiento constante, gran parte de la riqueza de Francia descansa sobre la administración y ocupación del comercio y las manufacturas determinadas en gran parte por el espíritu y la marcialidad. A diferencia de España, la estrategia y la voluntad no se fundamentó en la extracción de recursos, para Francia, el crecimiento sobre sus colonias, productos y comerciantes fue un factor importante de su administración (Mahan, 1887).

La Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823)

Desde la batalla de Carabobo (1821) se había ido cambiado la forma de enfrentamiento entre los patriotas (ejército colombiano) y los realistas (ejército español), estos últimos encontraban en el mar un escenario en donde podían mantener una fortaleza en cuanto a medios navales, porque en lo terrestre mantenían una presencia mínima en las zonas costeras (Prado Arellano, 2019); para el caso de los patriotas era claro que el mar era un escenario complejo al reconocer la supremacía en términos de medios por los diversos tipos de barcos (bergantines, goletas, velachos, flecheras, pailebotes, piraguas, entre otros), armas y municiones con los que contaban los españoles, teniendo en cuenta que para la época los recursos para el financiamiento de nuevas misiones militares eran reducidos.

Es de esta manera como el Lago de Maracaibo reconocido por su importancia estratégica como el cuerpo de agua más grande de América Latina con 13.820 Km² de superficie, fue el escenario de la Batalla Naval que sentó un precedente el 24 de julio de 1823, fecha en la cual dio lugar al enfrentamiento que tenía como actores a la Armada de la Gran Colombia comandada por el Almirante José Padilla López y a la Armada de España dirigida por el Comandante Ángel Laborde y Navarro. Siendo una situación definitiva que tuvo un fin favorable para la Gran Colombia. Según la (Armada Nacional de Colombia, 2023, parr.2), las escuadras estaban conformadas así.

Los patriotas contaban con los bergantines Independiente, Marte, Fama, Confianza y Gran Bolívar; y las goletas: Espartana, Independencia, Manuela, Chitty, Emprendedora, Aventina, Peacock, Antonia Manuela y Leona. Los realistas tenían el bergantín San Carlos, Esperanza y Riego o Maratón; las goletas de gavias Especuladora; las de velacho María

Salvadora, Estrella, Cora, Mariana, entre otras; las flecheras Atrevida y Maracaibera; los pailebotes Guajira y Monserrat; los faluchos Resistencia, Mercedes, Brillante, Relámpago y Pedrito; las piraguas Raya, Palomera, Esperanza, entre otras.

En total la escuadra de la Gran Colombia contaba con 22 navíos y 1.312 hombres frente a 32 buques de la Armada de España y 1.645 hombres, lo que representaba una desventaja para los patriotas en términos de medios (Uribe, 2017). Mas, sin embargo, se reconoció un triunfo notable e inobjetable para la independencia, una victoria comandada por el Almirante Padilla a quien por medio del Decreto del General Mariano Montilla se le había encomendado la misión de mantener un bloqueo naval en Maracaibo, directriz que tenía el aval del vicepresidente General Francisco de Paula Santander (Uribe, 2017), lo cual permitió evidenciar una marcada voluntad política como componente del poder marítimo de un Estado - Nación.

Santa Marta, Cartagena y Riohacha fueron las ciudades, que en palabras del historiador José De Mier citado por Prado Arellano (2019), fueron la fuente de suministros para el financiamiento y abastecimiento de la escuadra comandada por el Almirante Padilla en tierra; ya en el mar la limitación era evidente, a lo que se sumaban los aspectos climáticos de la zona, reconocida como un lugar de vientos fuertes y las olas marcaban el territorio; los patriotas entonces comandados por el Almirante Padilla se ubicaron inicialmente en la Península de Paraguaná, más específico en lugar denominado Los Taques para luego en el transcurso del enfrentamiento irse dirigiendo hacia el Lago de Maracaibo, en donde se selló la acción decisiva.

En el desarrollo de la Batalla Naval se dieron enfrentamientos sucesivos los cuales antecedieron el ataque definitivo que fue dado por los patriotas quienes destruyeron varias unidades navales de los realistas quienes se vieron obligados a emprender la huida con un fracaso notable al no poder escapar de la presión ejercida por las unidades navales patriotas. El resultado de este magno acontecimiento fue que los patriotas perdieron 8 oficiales, 36 tripulantes, 150 heridos frente a un escuadrón realista que tuvieron bajas mayores en número de oficiales, soldados y marineros ya sea por causa de muerte o porque quedaron prisioneros (Armada Nacional de Colombia, 2023).

En su análisis Prado Arellano (2019) presenta las características de las dos Armadas resaltando el conocimiento tanto de teoría y aplicación empírica en la faena de navegación en combate y esto debido a que, revisando la historia, la Batalla Naval no fue un enfrentamiento desordenado, al contrario, la táctica fue un factor representativo de cada frente, contando con bergantines y goletas como principales medios de esta confrontación. El autor (2019) también da explicación de que este hecho fue parte de la campaña libertadora que se venía dando en un escenario terrestre (resaltando a la Campaña de Zulia como principal acontecimiento) en las cercanías del Lago de Maracaibo, este autor ha evidenciado que se presentó una campaña mixta donde se

incluyeron los escenarios terrestre y marítimo con varias acciones, en este caso la más representativa la de carácter naval.

En la misma línea Prado Arellano (2019) relata que este hecho impactó sobre el proceso estratégico de las guerras por la independencia que se venían dando en América, específicamente en el sur, por lo que este triunfo fue un alto que se dio al Imperio Español desde una perspectiva regional, o continental como él la denomina. Uribe (2017) también relaciona una línea de hechos que tuvieron lugar meses antes de la Batalla Naval, encontrando que no solamente el objetivo era realizar un bloqueo militar – naval sino uno económico que tuviera una repercusión mayor en la escuadra española.

En 1820, el Gran Caribe representó un territorio de enfrentamientos ya que México y Colombia tuvieron disputas reconocidas con España por la independencia, "(...) este Teatro de Guerra se extendió como mínimo desde Cayo Hueso en la Florida al norte, hasta las costas de Colombia al sur, y desde la costa mediterránea de España al este, hasta Veracruz al oeste" (Pérez, 1999, párr.20). El apoyo dado a México en su independencia fue evidenciado en el asedio del Castillo de San Juan de Ulúa ocurrido en Veracruz para el año de 1885. Más allá de esto la Armada reforzó sus capacidades con lo cual inició una actividad sobre el Gran Caribe y el Océano Atlántico en especial, para hacer énfasis en el logro de constituir un paso más para la independencia (Maita Ruíz, 2022)

Es importante ver cómo desde España se relata este hecho, Madueño Galán (s.f.) textualmente relata la Batalla Naval y sus partes enfrentadas desde la siguiente óptica "(...) entre una escuadrilla de la Escuadra española de la América Septentrional, mandada por el capitán de navío Ángel Laborde y Navarro, a la sazón segundo jefe de dicha Escuadra y una escuadra insurgente mandada por el corsario colombiano José Prudencio Padilla" (Madueño, s.f., p. 51). En la literatura se evidencia una diferencia clara con la narración propia de autores españoles, el autor en mención resalta que, debido a esta derrota, la llamada *Tierra Firme* compuesta por Colombia, Venezuela y Guyana que eran parte de la Gran Colombia.

En complemento, Madueño Galán (s.f.) también relaciona el nombre del lago de Maracaibo, mencionando que esta denominación actual fue modificada porque también ha tenido varias denominaciones, en el caso los indígenas lo llamaban el lago de Coquívacoa y los españoles el lago de San Bartolomé. Para el caso puntual de la Batalla Naval el autor en relación con las capacidades y medios exponía que las embarcaciones realistas tenían varios defectos, además contaban con los efectos de antigüedad mencionando que estos no eran de guerra y con ello ya determinaba que las condiciones de la Batalla estarían impactadas por estas características, caso contrario a los de la Gran Colombia los cuales catalogaba como de guerra, los cuales "estaban perfectamente preparadas y prácticamente nuevas en su mayor parte" (Madueño, s.f., p. 69).

En estos dos párrafos se evidencia la diferencia de discurso y en especial de la narración histórica del hecho, a pesar que se reconoce el triunfo patriota y la derrota realista, la forma de expresar los hechos denota una diversidad de visiones desde Colombia y desde España, opuestas en su sentido. Sin embargo, desde donde se mire el hecho se reconocen los elementos claves de la Batalla Naval: una limitación del poder naval español, un triunfo para la campaña libertadora y la independencia de América del Sur, una expresión de la Armada de la Gran Colombia en especial de sus capacidades marítimas y navales en los niveles de la estrategia, lo operacional y lo táctico.

Relacionando estos elementos al poder naval, se aprecia que la victoria en la Batalla Naval del Lago de Maracaibo representó una clara demostración del poder naval de la Gran Colombia, en donde a pesar de tener capacidades menores que el oponente, la articulación de la táctica con la estrategia permitió que se obtuviera una victoria evidente.

Efectos de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) en el escenario marítimo moderno

Con el resultado de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, el Imperio Español gobernado por Fernando VII era limitado en su propósito de dominar el mar y con ello su poder naval había sido afectado de manera negativa "(...) representó para España la pérdida del control del mar Caribe, cortándose de esta forma sus líneas de comunicaciones y de avituallamiento civil y militar" (Uribe, 2017, p. 65); además como lo ha explicado ampliamente el Capitán de Navío y escritor colombiano Enrique Román Bazurto, fue un antecedente que permitió y facilitó al Libertador Simón Bolívar emprender su campaña del sur para liberar cinco repúblicas (Uribe, 2017). Por tanto, este enfrentamiento fue decisivo porque de no haber sido así nuevas circunstancias se hubiesen presentado.

Si se pierde el combate de Maracaibo la suerte de la guerra de independencia hubiera sido otra. Seguramente se hubiera prolongado por varios años más, tal vez, Bolívar hubiera tenido que regresar del sur. Todo lo ganado en trece años de larga y desesperada guerra hubiera estado otra vez en juego (Torres, 1990, p. 132).

La Batalla Naval del lago de Maracaibo de 1823, significó no solo un factor determinante en el triunfo de la campaña libertadora en busca de la independencia, también fue una clara demostración de las capacidades navales, que tenía la Gran Colombia en su momento, al lograr contener las capacidades de la armada española. Uno de sus aspectos clave fue el poder marítimo desde la fuerza y posición, tanto la estrategia como la táctica fueron tan claramente dirigidas que con un contingente menor pudo obtenerse una clara victoria sobre los españoles, quienes en suma contaban con mayor cantidad de hombres y mejores medios (transporte y armas) navales.

Maita Ruíz (2022) encuentra unas características que definían la táctica de la Armada para la época, encontradas a partir de los antecedentes de otros enfrentamientos; por esto aclaraba que en este nivel se encontraba una táctica que se interpretaba como una mezcla de diversas escuelas ya que unos oficiales venían de una tradición influenciada por la británica, la española, la estadounidense, criollos, entre otros. Entrando que "(...) la doctrina táctica colombiana combinaba entonces la velocidad y maniobra de los británicos, (...) con el empleo de la carronada y las descargas a corta distancia de los norteamericanos, (...) que resultó muy eficaz en la guerra contra España" (Maita, 2022, p. 249).

Por ello el mismo autor determinaba los principios de la estrategia marítima, según los planteamientos de Alfred Mahan, resumidos así:

1. En lo tradicional no se contaba que se enfrentaran a otras Armadas que tuvieran una fuerza superior.
2. Se reconocía la velocidad y la audacia que tenían a la hora de actuar buscando como ventaja el factor sorpresa que se entendía como una clara iniciativa;
3. Era evidente que se enfrentaban a corta trayectoria, disparando cerca de los adversarios porque contaban con carronadas que disparaban municiones de peso mayor, pero a una menor distancia, lo que ocasionaba una ventaja representativa en cuanto a la afectación del oponente.
4. "(...) decidir los combates con abordajes y no con el hundimiento de las naves enemigas" (p. 249).

Un hecho relevante para la historia de la Armada Nacional de Colombia es la declaración del 24 de julio como el día conmemorativo de esta Fuerza, además dió el nombre a la institución de formación de oficiales, Universidad Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" siendo elementos claves de la historia y la cultura militar; además, "(...) Una placa fue colocada en el muro norte del Capitolio colombiano, frente al sitio en donde fue fusilado el Almirante en la Plaza de Bolívar de Bogotá" (Uribe, 2017, p. 64).

Esta victoria que representó una ventaja estratégica, fue la base para que el Almirante José Padilla fuera exaltado, sin embargo, las cuestiones políticas que se relacionan con el poder político no estuvieron ausentes en la vida del oficial en el sentido que, a pesar de su gloria por la Batalla Naval, fue acusado de atentar en contra de la vida del Libertador Simón Bolívar en la recordada *Noche septembrina*¹, por el cual fue acusado injustamente a la pena capital y finalmente fue ejecutado el 2 de octubre de 1828. Este desafortunado

1 La noche del 25 de septiembre de 1828, se produjo la llamada Conspiración Septembrina, en el Palacio de san Carlos en Bogotá, un atentado contra Simón Bolívar, quien era el presidente de la Gran Colombia...un grupo de conspiradores entre civiles y soldados comandados por Pedro Carujo, intentó asesinar a Simón Bolívar. Luego de forzar la puerta principal del palacio y asesinar a dos guardias, se dirigieron a la habitación de El Libertador, pero Manuela Sáenz se percató de lo que acontecía y lo convenció para que escapara por la ventana. (Posada y Ibáñez, 1969)

hecho fue revisado y como efecto de esto, en la Convención Granadina de 1831, la memoria del Almirante José Padilla fue reivindicada dejando ver la inocencia del gran oficial y héroe.

De igual modo, con el Boletín No. 33 del 27 de mayo de 2022 se publicó la resolución No, 7 del 27 de mayo de 2022 donde se da de forma oficial la siguiente decisión desde la junta directiva del Banco de la República de Colombia (2022): Por la cual se ordena la acuñación de la moneda de diez mil pesos, conmemorativa de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo y declaratoria del 24 de julio como el día de la Armada de Colombia, y se señalan sus características; en la mencionada moneda se incluye la imagen y el nombre del Almirante José Padilla López con la frase *Morir o ser libres*, conmemorando los 200 años de la Batalla Naval.

Análisis de los efectos en el contexto actual para Colombia

Teniendo en cuenta el anterior apartado, es necesario reconocer los efectos históricos en el contexto moderno que tuvo la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, pero visto desde el enfoque del poder marítimo. Para tal fin, a continuación, se hace un paralelo frente a las características que debe tener la estrategia marítima que está propuesta por Mahan y un breve análisis del contexto marítimo de Colombia.

Para Mahan, la *posición geográfica*, si bien reitera la idea de que Colombia presenta una posición privilegiada sobre el Caribe y el Pacífico, es necesario resaltar que este país posee más puertos sobre el mar Caribe debido a que es la principal zona de comercio de bienes, mercancías y personas. El Caribe colombiano tiene tres puertos de primera categoría².

Los puertos de primera categoría son aquellos que poseen una logística avanzada y pueden recibir contenedores y otro tipo de buques comerciales, mientras que los de segunda categoría poseen una infraestructura menos avanzada y no poseen una logística para recibir contenedores.

En el caso del puerto comercial de Cartagena, que guarda una distancia relativamente corta a las principales rutas que provienen del canal de Panamá, una gran ventaja, es destacar que es uno de los principales puertos de llegada de turistas y para el año

2 Los puertos de primera categoría son aquellos que poseen una logística avanzada y pueden recibir contenedores y otro tipo de buques comerciales, mientras que los de segunda categoría poseen una infraestructura menos avanzada y no poseen una logística para recibir contenedores. (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta), y 9 puertos secundario (Turbo, Coveñas, Tolú, Mamonal, Puerto Colombia, Muelles El Bosque, Puesto Prodeco, Puerto Bolívar y San Andrés Islas.), para un total de 11 sobre las costas del Caribe. En el Pacífico, el Puerto de Buenaventura es el único de primera categoría y, de segunda categoría, el Puerto de Tumaco (Sea Rates, 2023b).

2022 representó cerca del 75% del volumen de importaciones y el 55% de las exportaciones (Juárez, 2022).

A la par se encuentra el puerto de Barranquilla y Santa Marta, ambos ubicados también sobre el mar Caribe. El primero se ubica cerca de la ciudad de Barranquilla, una importante ciudad que se encuentra en un nivel de industrialización permanente y relativamente alto en comparación con las demás ciudades portuarias se destaca porque presenta una infraestructura para almacenar cerca de 350,000 barriles de petróleo y adicionalmente las industrias son cercanas al puerto contando con refinerías y productos derivados del petróleo. El segundo se ubica en el noroccidente de la ciudad costera de Santa Marta, y es un puerto reconocido por el ingreso de combustibles, granos y otros productos que son llevados hacia el interior del país en contenedores de almacenamiento (Juárez, 2022).

Para Wिल्msmeier (2019), los puertos principales en el Caribe ofrecen una línea de redes regulares de transporte y logística para la importación y exportación de productos, facilitando el movimiento de los barcos. Por este motivo se estableció en el Plan Nacional de Desarrollo la proyección y la red de operaciones con el puerto de Buenaventura en el Pacífico y el Caribe, ambos territorios demandan del fortalecimiento de una mayor infraestructura para que puedan generar una mayor interconectividad con regiones como el Magdalena, el Putumayo y el Orinoco, territorios que por demás, presentan capacidades para la navegación fluvial y que deberían insertarse a la dinámica económica y ecológica de los objetivos de desarrollo sostenible para Latinoamérica.

Evidentemente, uno de los efectos que propició la victoria de Maracaibo en comento, fue que Colombia presentase su posición estratégica y mantuviese territorios costeros sobre el Caribe, sin estos, parte de su desarrollo económico dependería en gran medida de otras fuentes comerciales en el Pacífico colombiano. Al garantizar territorios costeros sobre el Caribe en el proceso de independencia, actualmente le permite a Colombia mantener una proyección económica y política sobre el Gran Caribe.

Relacionado con lo anterior, se encuentra *conformación física, extensión del territorio y número de población*. Un componente importante dentro de la infraestructura es la capacidad portuaria que tiene una nación en comparación con su territorio. La gran línea costera que salvaguardó el proceso de independencia le asegura a Colombia convertirse en la puerta de entrada hacia Latinoamérica. Pese a que los conductores políticos no han comprendido la importancia de la ubicación estratégica de Colombia, en razón a que puede considerarse un territorio de transporte portuario y terrestre hacia el interior del territorio. Cabe destacar la presencia de cerca de nueve puertos marítimos sobre el Caribe, de estos tres son terminales de contenedores (puerto de Turbo, puerto de Barranquilla y puerto de Santa Marta), el restante son puertos de ribera (donde desembocan ríos) y marítimos. No obstante, y es imperativo señalar, que dichos puertos solo 3 son de

primera categoría, puerto de Cartagena, puerto de Barranquilla y puerto de Santa Marta (Sea Rates, 2023b).

En comparación con otros países de la región como Venezuela, país que tiene cerca de 33 puertos, tres de ellos son portales ribereños (Sea Rates, 2023c); Panamá con 18 puertos, estos distribuidos proporcionalmente en el Pacífico y en el Caribe (Sea Rates, 2023); Ecuador con ocho puertos, destacando que poseen menos territorio costero que Colombia (Sea Rates, 2023d).

Estas proporciones evidentemente marcan precedentes para impulsar la inversión en infraestructura marítima que esté acompañada también con la articulación de estos puertos hacia el interior del país y en la costa pacífica. Se destaca que solo un puerto en el Pacífico, el de Buenaventura es de primera categoría. Esto marca precedentes para articular la estrategia de desarrollo nacional sobre el Pacífico y el Caribe, reconociendo la experiencia económica y marítima mercantil que ya posee Colombia sobre el Caribe.

Frente al *carácter nacional y de gobierno*, es importante destacar que Colombia tuvo hasta 1997 una flota mercante que integraba un conjunto de naves y buques para el desarrollo de actividades económicas de transporte de mercancías. Originalmente creado en 1946 por Ecuador, Venezuela y Colombia, este importante proceso de emprendimiento tuvo como objetivo integrar una gran confederación naviera tripartita por los diferentes estados y que tenía como misión fortalecer las tres economías.

Efectos de la gesta independentista fue mantener la fraternidad entre los antiguos territorios que conformaron la Gran Colombia, es por esto que la Flota Mercante Gran Colombiana³ fue un efecto generado por mantener un sentido de pertenencia e identidad que se remonta a la independencia. Sin embargo, a raíz del desconocimiento de los gobiernos de turno y sobre todo la voluntad política frente a la generación de una conciencia sobre el mar, dicho gran proyecto fracasó para Colombia. Actualmente, Venezuela mantiene su flota mercante llamada Marina Mercante Venezolana (López, 1999).

En la actualidad Colombia desarrolla estrategias para la proyección de su poder en el mar, es por ello que ha establecido 18 *intereses marítimos* como parte de una estrategia para consolidarse como una Potencia Bioceánica Sostenible de acuerdo con lo previsto en el documento COMPES 3990. Aunque tardíamente, los conductores políticos impulsados por la Armada de Colombia, quienes han hecho el mayor esfuerzo para resaltar la conciencia sobre el mar, establecen esfuerzos mancomunados para integrar en la gran estrategia de desarrollo una cultura, conocimiento e investigación marítima (Comisión Colombiana del Océano, 2021).

3 La Flota mercante Grancolombiana era una sociedad anónima en donde convergían la esfera privada y pública que buscaba fortalecer el comercio y el transporte de mercancías. Fue una alianza comercial y marítima entre Colombia, Ecuador y Venezuela que estuvo operando buques mercantes hasta finales de los años 90; ue fundada en 1946. (López, 1999).

En el marco de dicha estrategia se establecen diferentes ejes que son prioridad de la nación, tales como: la defensa y la soberanía, la protección del medio ambiente, el desarrollo económico sostenible, y la inversión en infraestructura para la construcción, reparación naval y servicios portuarios. Se ha diseñado una estrategia marítima importante.

Entre tanto, se puede establecer la priorización que en los últimos 20 años los diferentes gobiernos han impulsado para la generación de una conciencia marítima, este desarrollo económico, político y social sobre el mar no se hubiese podido alcanzar sin la gran victoria naval en la Batalla Naval del Lago de Maracaibo.

Conclusiones

Teniendo en cuenta estos antecedentes doctrinales sobre lo que significa la estrategia marítima, la estrategia del Gran Caribe desde el enfoque del poder marítimo, se tiene un fundamento relacionado en las seis características que menciona Mahan: Primero, la importancia del Gran Caribe, la posición geográfica del mar Caribe es un recurso estratégico para el poder marítimo y naval. Para Colombia tener una costa sobre el mar Caribe le garantiza participar dentro de la cadena de suministros más importante en el continente, y seguido de su costa en el Pacífico; pudiéndose afirmar que su posición geográfica requiere necesariamente también el fortalecimiento del poder naval y su presencia, es decir, mantener su posición geográfica como parte del ejercicio de dominio y defensa de sus puertos y buques comerciales.

La *conformación física* aterrizada a las condiciones de su infraestructura marítima requiere necesariamente la intervención del *carácter nacional* y el *carácter de gobierno*. Dicho de otra manera, las tres características que pueden dar una garantía mayor y ventaja sobre el comercio marítimo consisten en articular el interés nacional, la voluntad del gobierno y la financiación económica sobre la infraestructura física. En la actualidad, para el caso de Colombia, se requiere aumentar la proyección logística y portuaria sobre el Caribe, y de manera paralela sobre el Pacífico, debido a que, en comparación con otros países de la región como Chile o Brasil, Colombia tiene una ventaja privilegiada por el simple hecho de su condición geográfica y conformación física del territorio en el Caribe.

La Batalla Naval del Lago de Maracaibo sentó un precedente en la manifestación del poder naval de la Armada de la Gran Colombia, en donde los elementos de Fuerza por Posición fueron determinantes; la estrategia y la táctica fueron elementos claves con los cuales el Almirante José Padilla, orientó el combate logrando la victoria a pesar de los medios limitados con que contaba frente a su oponente; una visión oportuna de los factores geográficos tanto del teatro de operaciones como de las características de la geografía que permitieron limitar el poder naval del imperio español comandado por el General Laborde y Navarro. Adicional, la voluntad política de los gobernantes representó

un elemento propio del poder marítimo al tener una alineación tanto de los elementos estratégicos como de los operacionales y tácticos. Este acontecimiento fue clave en la historia de la independencia de América del sur, como continuación de la campaña terrestre de Zulía, y también fue un punto clave en el Gran Caribe al apoyar procesos independentistas como el mexicano.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo.

Autor

Pedro Meladio Knight Rymer. Capitán de Navío de la Armada de República Dominicana. Magister in Law en Estudios Estratégicos, Universidad de Defensa Nacional de la República de China, Taiwán. Ingeniero Electromecánico Mención Electrónica, Universidad Autónoma de Santo Domingo, República Dominicana. Docente investigador, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8408-033X>

Contacto: pedro.knight@esdeg.edu.co

Referencias

- Ardila, M. (2005). *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Ardila, M. (2005). *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Armada Nacional de Colombia (2023) *Historia de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo*. <https://www.armada.mil.co/es/content/historia-de-la-batalla-naval-del-lago-de-maracaibo?page=3>
- Armada Nacional de Colombia. (2019). *Historia de la batalla naval del lago de Maracaibo*. <https://www.armada.mil.co/es/content/historia-de-la-batalla-naval-del-lago-de-maracaibo>
- Aya, M. (2005). *Geografía, política y cultura del caribe*. En: *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Banco de la República de Colombia. (2022). *Resolución Externa No. 7 del 27 de mayo de 2022. "Por la cual se ordena la acuñación de la moneda de diez mil pesos, conmemorativa de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo y declaratoria del 24 de julio como día de la Armada de Colombia, y se señalan sus características"* https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/reglamentacion/archivos/bjd_33_2022.pdf
- Comisión Colombiana del Océano. (2021). *Intereses Marítimos colombianos*. Vicepresidencia de la República.
- Holmes, J. (2014). Strategic Features of the South China Sea: A Tough Neighborhood for Hegemons. *Naval War College Review*, 67 (2) <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol67/iss2/5>
- Ikonómova, A. (2005). *La conquista del caribe en el siglo XVI. Historia local diseño global*. En: *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Juárez, C. (2022). *Colombia: estos son sus principales puertos marítimos*. *Universidad Externado de Colombia*. The Logistics World. <https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/>

- López, M. (1999). La Marina Mercante: Baluarte para Impulsar el Desarrollo Económico de Venezuela. *Revista Marítima Venezolana*.
- Madueño Galán, J. (s.f). El combate naval del Lago de Maracaibo. <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/65cuaderno/cap03.pdf>
- Mahan, A. (1887). *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Little, Brown & Co.
- Mahan, A. (1892). *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*. Little, Brown & Co, Boston 1892.
- Mahan, A. (1893). *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Little, Brown & Co, Boston 1892.
- Mahan, A. (1897). *The Strategic Features of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea*. Harper's Magazine. 1897.
- Maita Ruíz, J. (2022). *Poder Naval de la República de Colombia 1823 – 1830*. Colección épica Naval Bicentenario.
- Paúl, F. (2021). Cuáles son, además del canal de Suez, los otros 3 grandes pasos marítimos del comercio internacional (y qué tan vitales son para la economía). *BBC New Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-56564954>
- Posada, E., y Ibáñez, P. (1969). *Biblioteca de historia nacional*. Imprenta Nacional.
- Prado-Arellano. (2019). *La importancia estratégica de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) en las guerras de independencia de Hispanoamérica* https://www.researchgate.net/publication/342427399_La_importancia_estrategica_de_la_Batalla_Naval_del_Lago_de_Maracaibo_1823_en_las_Guerras_de_Independencia_de_Hispanoamerica
- Romero, A. (2004). La inserción internacional de las economías del Gran Caribe. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, 10(3), 109-135. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17700306>
- Ruhe, W.J. (1970). El poder marítimo en la década del 70. *Revista Marina* (julio-agosto). <https://revistamarina.cl/revistas/1970/4/wruhe.pdf>
- Sea Rates. (2023). *Puertos marítimos de Colombia*. <https://www.searates.com/es/maritime/colombia>
- Sea Rates. (2023b). *Puertos marítimos de Venezuela*. <https://www.searates.com/es/maritime/venezuela>
- Sea Rates. (2023c). *Puertos marítimos de Panamá*. <https://www.searates.com/es/maritime/panama>
- Sea Rates. (2023d). *Puertos marítimos de Ecuador*. <https://www.searates.com/es/maritime/ecuador>
- Torres, J. (1990). *El Almirante José Prudencio Padilla: (epopeya y martirio)*. Imprenta de las Fuerzas Militares.
- Tremolada, E. (2005). La relevancia institucional en los procesos de integración del caribe. En: *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Uribe, S. (2017) La Batalla Naval del Lago de Maracaibo. *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 4, 51 – 68. https://issuu.com/estrategiamaritima/docs/revista_est_mar_tima_vol_4
- Valdés, S., & Balga, R. (2003). El Legado Indoamericano en el Español del Caribe Insular Hispánico". *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 10(32). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10503203>
- Vargas, R. A., Cuervo, N., & Moloeznik, M. P. (2021). Propuesta de un modelo de medición del poder marítimo de las naciones. *Revista Científica General José María Córdova*, 19(34), 267-306. <http://dx.doi.org/10.21830/19006586.759>
- Wilmsmeier, G. (2019). *El desafío de los puertos colombianos es la conexión hacia el interior*. Universidad de Los Andes.

Esta página queda intencionalmente en blanco

Paralelo y referencia del escenario marítimo de Brasil/ Portugal en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo 1823

Parallel and reference of the maritime scenario of Brazil/Portugal at the
time of the Naval Battle of Lake Maracaibo 1823

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4739>

Alexandre Luiz Alves da Silva 

Marina de Brasil, Brasil

Resumen

A principios del siglo XIX, debido a las Guerras Napoleónicas en Europa y el consiguiente debilitamiento de España y Portugal, estallaron varios movimientos independentistas en América. Numerosas batallas terrestres tuvieron lugar, pero tanto la Armada republicana en Hispanoamérica, creada en 1810, como la Armada imperial del Brasil, creada en 1822, fueron fundamentales para la consolidación de esos movimientos. En la Gran Colombia, en 1823, se destacó la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, la mayor batalla naval entre las Armadas de la Gran Colombia y España, que definió la presencia y el destino de las colonias españolas en América. En Brasil, en este mismo período, el apoyo naval de la Armada imperial para desembarcar tropas en las Guerras de Independencia marcó la victoria de Brasil sobre los insurgentes leales a Portugal estacionados en tierra o a bordo de barcos portugueses. En este artículo se señalarán las similitudes y diferencias entre los escenarios marítimos vividos por Brasil y Portugal en 1823.

Palabras Clave: Portugal; España; Brasil; Gran Colombia; Escenario Marítimo; Batalla de Maracaibo.


At the beginning of the 19th century, due to the Napoleonic Wars in Europe and the consequent weakening of Spain and Portugal, various independence movements broke out in America. Numerous land battles took place, but both the republican army in Spanish America, created in 1810, and the imperial army of Brazil, created in 1822, were essential for the consolidation of these movements. In Gran Colombia, in 1823, the Naval Battle of Lake Maracaibo stood out, the largest naval battle between the Armies of Gran Colombia and Spain, which defined the presence and destiny of the Spanish colonies in America. In Brazil, in this same period, the naval support of the imperial navy to land troops in the Wars of Independence marked Brazil's victory over insurgents loyal to Portugal stationed on land or aboard Portuguese ships. This article will point out the similarities and differences between the maritime scenarios experienced by Brazil and Portugal in 1823.

Key words: Portugal; Spain; Brazil; Great Columbia; Maritime Scenario; Battle of Maracaibo.

Abstract

Artículo de reflexión

Recibido: 13 de marzo 2023 • Aceptado: 12 de abril de 2023

Contacto: Alexandre Luiz Alves da Silva  alexandre.alves@esdeg.edu.co



Introducción

En el escenario político y marítimo existente en el Caribe y en Brasil en el momento de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, hubo peculiaridades propias de cada región que marcaron el desarrollo de las acciones marítimas y fluviales a principios del siglo XIX. "América toda estaba en proceso de emancipación y la llama de la independencia había ardo triunfal en Boyacá en 1819 y en Carabobo en 1821" (Cáceres, 2017, Pág. 58).

En 1805 tuvo lugar la Batalla de Trafalgar en la que las Armadas de Francia y España fueron derrotadas por la Marina británica. En el escenario continental, Napoleón Bonaparte, luego de sendas victorias consecutivas en tierra, dispuso de un Bloqueo Continental, estrategia que pretendía debilitar la economía de inglesa, para luego buscar conquistarla (Cotrim, G., y Rodrigues,, 1997, Pág 140).

Este bloqueo consistió en una imposición internacional a otros países europeos que, por decreto, estarían impedidos de comerciar con los británicos; Portugal habría ignorado esta "orden". Napoleón que, al enterarse de la continuidad de los negocios entre portugueses e ingleses, ordenó la invasión francesa del territorio portugués. Este hecho motivó el traslado de la Familia Real portuguesa de Lisboa a la colonia de Brasil en 1808. En el mismo año, Bonaparte invadió España, depuso al rey español Fernando VII y coronó como monarca a su hermano José Bonaparte. Las colonias españolas en América aprovecharon esta circunstancia para luchar por su independencia (Cotrim, G., y Rodrigues, J., 1997, Pág 141).

El 17 de septiembre de 1810, el Supremo Consejo de Cartagena crea, aunque de manera incipiente, la Comandancia Naval, que da origen a la Armada Republicana de la Gran Colombia, que tuvo un papel fundamental en el proceso de consolidación del movimiento libertador que se extendió por todo el territorio de Hispanoamérica, brindando con apoyo logístico a las batallas que se desarrollaban en tierra.

La acción naval más destacada en los anales de la guerra de independencia suramericana y que doblegó de manera concluyente el poderío marítimo español en el Caribe, se constituyó con la victoria del Almirante José Padilla –Comandante del Tercer Departamento de la Marina republicana– sobre el Almirante don Ángel Laborde y Navarro –Comandante de la Real Armada en las Antillas y Segundo Jefe de las fuerzas navales españolas en la América septentrional– en la llamada Batalla Naval del Lago de Maracaibo (Cáceres, 2017, Pág 56).

La Armada Republicana, tras su victoria en esta confrontación, consolidó el control sobre las costas de la Gran Colombia en 1823. Entre tanto, la Armada española perdió el control de las acciones que se desarrollaban en los ríos y en el mar Caribe lo cual permitió que en los años subsiguientes se consolidaran los procesos independentistas en varios países latinoamericanos.

La situación de Brasil en los años comprendidos entre 1808 y 1822, año en que se declaró su independencia de Portugal, no fue tan diferente de lo que sucedió en las colonias españolas. En 1808, huyendo de Europa debido a la ocupación de Portugal por el ejército de Napoleón, en virtud de las Guerras Napoleónicas¹, la corona portuguesa fue transferida a Brasil. Al llegar a su colonia más grande y rica, Don Juan VI, regente portugués, inició una serie de reformas destinadas a acomodar la corona portuguesa y estructurar Brasil para mantener el comercio con otros países, principalmente Inglaterra. Decide abrir los puertos de Brasil al comercio exterior, cuando se crearon numerosos organismos públicos y una incipiente estructura militar y pública para garantizar su seguridad personal y la de la propia colonia.

La Armada portuguesa con su Brigada Real de la Marina, que daría origen a la Infantería de Marina, también se trasladó a Brasil. A su llegada, la Armada tendría su primera prueba de fuego. Por determinación del Regente, se organiza para navegar hacia la zona del Caribe e invadir la región ahora conocida como Guayana Francesa, en represalia a Francia por la invasión de Portugal, donde obtiene su primera victoria.

Cuando Napoleón Bonaparte fue derrotado en junio de 1815, los estados incorporados a Francia iniciaron sus procesos de liberación y en Portugal existía el deseo de recuperar el control de sus antiguas colonias, sin embargo, en ese mismo año, en diciembre de 1815, el Brasil, por orden de Don Juan VI, asciende a la condición de Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarves, situación que agradó mucho a los brasileños y disgustó a los portugueses.

Para aumentar su poder en América, en 1816, Don Juan VI determina la invasión de lo que hoy conocemos como Uruguay, en su momento denominada Provincia Cisplatina, cuando la Armada vuelve a ponerse a prueba y obtiene su segunda victoria, consolidándose en el nuevo escenario que se le presentaba.

La revolución portuguesa de 1820 obligó a la mayoría del Consejo de Ministros de D. João VI a optar por el pronto regreso de este monarca a Europa, como único medio de sofocar el movimiento, y aunque Silvestre Pinheiro Ferreira se esforzó en demostrar que esta medida traería la disolución de la monarquía portuguesa, el rey se embarcó el 24 de abril de 1821 y el 26 abandonó la tierra que le había cobijado, cuando fue expulsado de Europa por las fuerzas de Junot y por la política inglesa. Había estado gobernando Brasil, como Regente y Lugarteniente de su padre, el Príncipe D. Pedro (Nunes, 1880, Pág 1).

1 Las Guerras Napoleónicas fueron una serie de conflictos bélicos entre Francia, liderada por Napoleón Bonaparte, y diversas naciones de Europa, principalmente Gran Bretaña, Austria, Prusia y Rusia. Estas naciones formaron sucesivas coaliciones para enfrentar a Francia, por eso, también se conoce a estos conflictos como guerras de coalición (enciclopediadelahistoria, s.f. párr.1).

Posteriormente, la corona portuguesa exige el regreso del príncipe regente que había decidido permanecer en Brasil; el movimiento independentista se encontraba en un proceso inicial debido a la negativa del Príncipe Don Pedro regresar a Portugal en enero de 1822, lo cual culminó con la declaración de independencia de Brasil en septiembre de 1822.

En el momento en que esto sucedió, Brasil no tenía Armada propia, los barcos que aún existían eran de origen portugués, así como muchos de sus oficiales y suboficiales que eran portugueses bajo bandera de Portugal. La Armada de Brasil fue entonces creada en noviembre de 1822 y pasó por un rápido proceso de formación. Debido a la falta de personal confiable a bordo, el gobierno instalado en Brasil decidió contratar oficiales extranjeros que actuaran para sofocar y controlar los movimientos que surgían en el Brasil, de personas o instituciones que permanecían leales a Portugal; por tanto, la flota típicamente brasileña jugó un papel importante en la consolidación del proceso de independencia en Brasil.

Con el fin de explorar en mejor forma las similitudes y diferencias de la situación marítima que vivieron la Armada Republicana y la Armada de Brasil en esta época, se utilizará una metodología exploratoria donde los resultados tendrán como parte inicial una parte bibliográfica sobre la época.

Contexto Histórico

A principios del siglo XIX, a partir de 1803, tuvo lugar en Europa las Guerras Napoleónicas. Bajo el mando de Napoleón Bonaparte, Francia promovió avances permanentes, conquistando territorios con el firme propósito de convertirse en el mayor imperio existente; de hecho, de este a oeste del viejo continente gracias a las constantes victorias, Napoleón consolidó en el escenario terrestre europeo la reputación de ser un Gran general de campo y estratega.

Curiosamente, Napoleón Bonaparte no miró con gran interés a los países que formaban la Península Ibérica, España y Portugal, entendiendo que ninguno de los dos tenía las capacidades ni el poder militar capaz de causarle daño, por tanto, optó por ocupar Europa central a través de permanentes y constantes avances, campañas y batallas.

A pesar de haber obtenido éxitos en su avance por tierra, Francia no llegó a tener un control del mar. Su Armada era fuerte, sin embargo, las Armadas de Inglaterra y España dominaron las aguas en la escena europea. Empero, Napoleón Bonaparte le pareció no encontrarse complacido con el dominio terrestre, por tanto, buscó tener el control integral de Europa, por ello requería derrotar a la Armada inglesa.

En aquel período histórico se encontraron las tres armadas; por un lado, la corona británica, y por otro como adversarios, los franceses y los españoles que se unieron en una causa común, en búsqueda de una victoria completa. Siendo el 21 de octubre de 1805 las armadas se enfrentaron en torno a la Batalla Naval de Trafalgar².

Debido a la perfecta maniobra de combate planeada y ejecutada por las embarcaciones inglesas, la corona británica obtuvo una de las victorias navales más bellas e impresionantes de la historia naval, cuando destruyó las escuadras enemigas y se consolidó como la mayor potencia naval existente, eliminando toda posibilidad de invasión por parte de Francia a Inglaterra por mar.

En relación con la Armada Real española, el primer efecto es de descontento popular por la gran cantidad de marinos de tripulación muertos, provenientes de clases humildes, que dejan a las familias en la absoluta indefensión social. En el caso de los oficiales, provenientes de familias más acomodadas o nobles, se perdieron ilustres marinos con experiencia y jóvenes oficiales, que dejarían un vacío jerárquico, del cual le costaría a España reponerse. A pesar de la derrota, España no perdió toda la flota. Sin embargo, la falta de recursos económicos, no le permitió volver a tener una flota poderosa, hasta mucho tiempo después (Arizabalo, 2010, Pág 262).

En 1806, como consecuencia de lo ocurrido en Trafalgar, y con el objetivo de aislar a los ingleses e imponer serias dificultades a su supervivencia, Napoleón Bonaparte ordenó un bloqueo continental contra la isla; es decir, todos los estados de la Europa continental debían evitar cualquier tipo de comercio con la monarquía británica. El objetivo era claro, el emperador francés pretendía asfixiar la economía inglesa y debilitarla, y contribuir así a la pérdida de su poderío naval. No obstante, Portugal, entonces país neutral situado en el extremo occidental de la Península Ibérica, supuestamente mantuvo en secreto acuerdos comerciales con Inglaterra, abasteciendo a la población inglesa (Cotrim y Rodrigues, 1997, Pág 140).

Al ponerse en evidencia este acuerdo, y entendiendo la decisión del rey portugués como una clara desobediencia a los intereses de Napoleón Bonaparte, este determinó la ocupación de toda la península ibérica, provocando la huida del rey de Portugal hacia el Brasil. De igual manera, también se suscitó el debilitamiento de la monarquía española, ya que su rey también fue destituido de su gobierno. (Cotrim y Rodrigues, 1997, Pág 141).

2 La batalla naval de Trafalgar confrontó la Real Armada de la Gran Bretaña contra la coalición naval de Francia y España, en un teatro de guerra frente al cabo Trafalgar al sur de la península hispánica (Cádiz). Las acciones se desarrollaron el 21 de octubre de 1805 cuando la armada francesa comandada por el almirante francés Pierre Villeneuve con 18 buques y apoyada de la escuadra naval española con 15 buques comandada por el general Federico Gravina enfrentó la flota británica comandada por el almirante Horacio Nelson con 27 buques y quien mantenía un bloqueo en el mar Mediterráneo. El resultado final se inclinó a favor de los británicos a pesar de la muerte de su líder, venciendo a la coalición, dadas sus capacidades y experiencia; los cual significó el punto de inflexión a los propósitos napoleónicos de invadir la Gran Bretaña y a la vez le dio la supremacía naval a nivel global a los británicos por más de un siglo.

Históricamente, nunca se podría imaginar que una serie de decisiones tomadas por la corona portuguesa pudiera en este sentido y a corto plazo, desencadenar aspectos tan influyentes en el devenir histórico de los movimientos independentistas que se producirían en las colonias de Portugal y de España en América.

En Hispanoamérica, motivados por los altos costos de los impuestos que todas las colonias tenían que pagar a España, la agitación política era evidente. En este proceso, surgieron propósitos para liberarse del dominio español. A principios del siglo XIX ya existían movimientos en lugares aislados de América que apuntaban a su independencia.

Durante la fase de 1808 a 1815, la lucha se vio lastrada por la conducción oligárquica, que pretendía romper la tutela española sin afectar la tradicional estructura socioeconómica. La dirección de las capas privilegiadas criollas trajo por consecuencia el predominio de fuerzas de clase, terratenientes y grandes propietarios en general, que ocupaban el lugar de una burguesía prácticamente inexistente. En este período, la participación del pueblo en la lucha emancipadora fuera limitada en algunas regiones, asumiera una actitud expectante en otras o llegara incluso a ser atraída en forma temporal por las consignas demagógicas de la contrarrevolución realista. (Guerra Vilaboy, 1997, Pág 23).

Para los criollos, cuando se enteraron de lo ocurrido en Trafalgar con la Armada española, apreciaron que el imperio español se sentía frágil y sin poder de decisión sobre su propio país y colonias; por tanto, habría transmitido la percepción a las colonias hispanoamericanas de que había llegado el momento de la ruptura con la monarquía.

A partir de 1810 estallaron sendos movimientos de liberación desde el Caribe hasta el Sur de América, España intentó a toda costa mediante la fuerza coercitiva y severos castigos, mantener el control de sus colonias, sin embargo, el movimiento de liberación fue inexorable e imparable.

En las colonias portuguesas, la percepción de los brasileños parecía ser la misma. Desde finales del siglo XVIII ya había intenciones aisladas de independencia. El movimiento de liberación conocido como "Inconfidência Mineira"³ uno de los más conocidos de Brasil, estaba previsto que se realizaría desde la Capitanía de Minas Gerais, la zona más rica de Brasil. Descubierta este movimiento, sus líderes fueron identificados, arrestados y reprimidos con fuerza y sin piedad por la corona portuguesa.

El principal motivo de esta revuelta, muy similar a lo ocurrido en las colonias españolas, habría sido también el alto costo de los impuestos por parte de la corona portuguesa, que fue considerada abusiva por los brasileños. Los costos de impuesto, considerado

3 La Inconfidência Mineira, o Conjuração Mineira, fue un movimiento separatista que tuvo lugar en la entonces capitanía de Minas Gerais, en 1789. El objetivo era proclamar una República independiente, crear una universidad y abolir las deudas con la Hacienda Real. El movimiento, sin embargo, fue descubierto antes del día previsto para el estallido debido a una denuncia. Como resultado, sus líderes fueron arrestados y sentenciados a la muerte. <https://www.todamateria.com.br/inconfidencia-mineira/>. Consultado em 10 de abril de 2023.

excesivo por quienes nacieron y vivieron del comercio en Brasil, puso de manifiesto un creciente descontento y, en poco tiempo, provocaría revueltas de mayor envergadura encaminadas a un movimiento independentista de Portugal.

Don Juan VI era príncipe regente de Portugal desde 1792, debido a las enfermedades que aquejaban a la reina madre, Doña María I. Cuando comenzó el período de las guerras napoleónicas, al enterarse de la decisión de Napoleón Bonaparte de invadir y ocupar su país por su decisión de no poder apoyar a Inglaterra, decidió salir de Portugal con su familia y súbditos en 1807 y dirigirse a Brasil, convirtiendo su colonia más grande en la sede del Imperio.

A la luz de la verdad, con la invasión de Portugal por las tropas de Andoche Junot, el Príncipe Regente no tuvo más remedio que trasladar la Corte al territorio portugués del Estado de Brasil, con el fin de preservar la Corona, la Bragança dinastía y él mismo reino de Portugal. De lo contrario, se enfrentaría a la amenaza de caer prisionero de Napoleón, como le sucedió a su cuñado Fernando VII, ocupante del trono de España. (Carvalho, 2003, Pág 4).

Para proteger la corte, pidió protección a la marina inglesa durante la travesía del Océano Atlántico; la corona y las fuerzas militares navales portuguesas, partieron en barcos de la Armada portuguesa hacia el Brasil, con sus oficiales, suboficiales y marineros, así como la Brigada Real de Marina⁴ que más tarde se convirtió en el Cuerpo de Infantes de Marina. El docente L.P Macedo Carvalho⁵, en una entrevista a la revista "Defensa Nacional" en 2003, declaró que:

Es un gran error interpretar la transferencia de la corte portuguesa a Brasil como un mero escape. Estaba bien planeado, con mucha anticipación. Esto no fue improvisación. El cambio excelente de gobierno, con su colección histórica y los medios indispensables para la gestión, lo atestigua. Nadie se mueve, durante la noche, alrededor del Atlántico, enfrentando una gran resistencia de sus compatriotas y enemigos, con una delegación de 15,000 personas, incluidos los Infantes de la Brigada de la Marina Real, la biblioteca privada, en 15 buques y fragatas repletas de documentos, cubiertos, ropa, utensilios y diversos utensilios y diversos utensilios suministros, acompañados por la nobleza, académicos, maestros, técnicos, hijos, madre enferma, mujer contradeceid e incluso el heredero del trono, sin más razones que el simple miedo a Napoleón (Carvalho, 2003, Pág 5).

Al llegar al Río de Janeiro, la capital en ese momento, inmediatamente comenzaron modificaciones en la estructura administrativa de la ciudad para acomodar a la corona portuguesa. Desde Brasil, Portugal recibió no solo los ingresos de comercio realizados

4 La Brigada Real de Marina, que daría origen al Cuerpo de Infantería de Marina (CFN) de Brasil, fue creada por carta de 28 de agosto de 1797, en sustitución de la Corona de la Marina Real de la Corona de Portugal. En la práctica, se produjo un profundo cambio en la organización operativa de la Armada, con la creación de dos regimientos de infantería y una unidad de artillería, convirtiéndose esta Brigada en una tropa de la Armada totalmente diferente al cuerpo de oficiales de carrera de la Royal Navy, que estaba compuesto exclusivamente de técnicos de navegación. <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000002/00000272.pdf>. Consultado em 10 de abril de 2023.

5 Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

de sus colonias, sino también bienes para el consumo. Con la presencia de la corte portuguesa en Brasil, todo tendría que modificarse, es decir, debieron fundarse instituciones para controlar todo el comercio que realizaba con anterioridad a Portugal.

Don Juan VI decretó la apertura de los puertos para que Brasil pudiera recibir productos de otros países y exportar todo lo que producía internamente. Por tanto, era necesario la presencia de una Armada fuerte para proporcionar seguridad al comercio.

El 17 de diciembre de 1815, Don Juan VI decidió que Brasil sería elevado a la condición del Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarves, en razón a la importancia estratégica, y de este modo se promovió aún más su desarrollo. Al tener este estado, Brasil definitivamente dejaría de ser una colonia.

En una entrevista a la Agencia de Armada de Brasil de Noticias, publicada por Camila Marques de Almeida, el estudiante de doctorado en historia, política y bienes culturales Jessica de Freitas e Gonzaga da Silva declaró:

Don Juan VI estableció el centro de poder en la capital, proporcionando experiencia de élite política local en la administración público, formando una base de legitimidad y la integración de la población. El vértice de este proceso fue de 1815 después de la elevación de Brasil a la condición del Reino Unido, rompiendo oficialmente con el pacto colonial" (Marques de Almeida. C., 2022)

En aquel período difícil en la historia brasileña, sabiendo lo que sucedería en las colonias españolas en América, la presencia de la familia real portuguesa ciertamente impidió grandes movimientos o intenciones de independizar el país. Sin embargo, en Pernambuco, en 1817, hubo una revuelta que se conoció como la "Revolução Pernambucana"⁶ que tuvo como objetivo "(...) desafiar las órdenes de la corona portuguesa porque también cuestiona los altos impuestos y crear un estado independiente para reubicar su comercio sin interferencia externa" (Andrade, 2017). Cuando se descubrió, fue controlada rápidamente, sus líderes fueron arrestados y ejecutados cruelmente para mostrar a otros reclamantes cómo serían tratados cuando desafiaran el poder del rey.

Sin embargo, después de la derrota definitiva de Napoleón en Europa en 1815, las élites recuperaron su poder en Portugal. En el año 1820, tuvo lugar la "Revolución Liberal del Porto"⁷ cuando se formó un gobierno provisional que exigió el regreso de Don Juan VI a Portugal, que Brasil debería perder la condición del Reino Unido y volver la condición de la colonia.

6 Ocurrida en 1817, fue el último movimiento separatista del período colonial. Está relacionada con la crisis socioeconómica que atravesaba el Nordeste desde hace casi un siglo debido a la devaluación del comercio de azúcar y algodón brasileño. en el mercado exterior. <https://brasilescola.uol.com.br/historiab/revolucao-pernambucana.htm>. Consultado em 10 de abril de 2023.

7 Foi um movimento ocorrido em 1820, na cidade do Porto, em Portugal. Entre várias reivindicações, os integrantes exigiam a promulgação de uma Constituição e a volta da Corte portuguesa que se encontrava no Brasil. <https://www.todamateria.com.br/revolucao-liberal-do-porto/>. Consultado em 10 de abril de 2023.

En virtud de la presión continua de la élite portuguesa, y no perder su cargo en Portugal, Don Juan VI decide regresar al país en diciembre de 1821, llevándose no sólo la corona portuguesa, sino también la mayoría de los barcos militares portugueses presentes en Brasil, así como todas las tropas de su guardia personal integrada.

Ya conociendo los numerosos movimientos de liberación que estaban teniendo lugar en ese mismo momento en la América española, Don Juan VI se da cuenta de que lo mejor para sus futuras afirmaciones sería mantener a alguien que controla el Reino Unido de Brasil en nombre de la corona portuguesa.

Por lo tanto, toma una decisión que se convertiría en un espacio de tiempo muy breve, algo fundamental para el futuro de la familia real portuguesa y para Brasil, cuando decide mantener a su hijo Don Pedro I como su representante.

En ambas situaciones, tanto en la América española como en Brasil, el contexto histórico a principios del siglo XIX en Europa desde las guerras napoleónicas, la derrota de las Armadas de Francia y España en la Batalla de Trafalgar y la posterior decisión de Napoleón de ocupar toda la península ibérica contribuyó al colapso de España y Portugal con sus colonias en América, marcando la oportunidad para que los líderes locales lograsen la independencia tan deseada.

Pero surgió la pregunta: ¿Había personal preparado, armamento adecuado y logística, especialmente los barcos en las colonias, necesarios para garantizar el apoyo a los movimientos de liberación?

Situación Política de Brasil y su Armada a principios del siglo XIX

Desde la llegada de la familia real a Brasil en 1808, Don Juan VI tomó una serie de medidas destinadas a crear fuerzas militares para servir y mantener segura la colonia. La docente y estudiante de doctorado en historia, política y bienes culturales, Jessica de Freitas e Gonzaga da Silva, descrito por Marques de Almeida (2022) "(...) el mantenimiento de la unidad territorial se aseguró mediante la creación de la Armada que, con el dominio del mar, utilizó las comunicaciones marítimas para conducir tropas, derrotar en combate a la flota portuguesa y, sobre todo, para representar la autoridad de Don Pedro I en las provincias aún resistentes, otorgando al país recién independizado el monopolio del uso de la fuerza. (Marques de Almeida. C., 2022, párr.7)

En los barcos que venían de Portugal, toda la tripulación estaba compuesta por portugueses, sin embargo, en relación con la Armada, Dom Juan VI decidió:

El Ministerio de Armada y Ultramar pasaría a manos del Conde de Anadia, D. João Rodrigues de Sá e Menezes. Don Juan VI ya desembarcó en Río de Janeiro en 1808, trayendo consigo la Brigada Real de la Marina de Portugal que, transformada en Regimiento de Artillería, sería la Célula Maestra de Cuerpo de la Infantería de Marina de Brasil. Ante la urgencia de la defensa y seguridad de los vastos dominios de la Colonia, se determinó la reorganización del Arsenal

de la Armada y la instalación de la Academia de la Armada y Guardias Marinas en los dormitorios del Monasterio de São Bento. El 13 de mayo de 1808 fue creado el cargo de Almirante General, invirtiéndolo el Infante Don Pedro Carlos (Carvalho, 2003, Pág 6).

Tras su llegada a Portugal en 1821, habiendo restablecido la corona portuguesa, Don Juan VI buscó revertir la situación anterior y reforzar la posición de su propio país en relación con Brasil. Para no perder apoyo político, "(...) iniciaron un proceso de retirar de Brasil la situación de libertad política y comercial que había alcanzado, tratando de devolverlo a la situación de colonia. Por los Decretos números 124 y 125, de 29 de septiembre de 1821, las Cortes de Lisboa establecieron una nueva administración política, militar y financiera para Brasil, todos subordinados a ella, además de exigir la devolución de D. Pedro, por considerarlo no ser más necesaria su presencia en Brasil"⁸ (Braga, 2022, Pág 16).

Según la percepción del autor, el gobierno portugués aplicó la premisa, divide y vencerás en el caso de Brasil, para mantener el control. Sin embargo, la orden que más hizo tensas las relaciones entre Portugal y el Reino Unido de Brasil fue dada directamente al regente Don Pedro I lo cual debía regresar inmediatamente a Portugal.

En enero de 1822, la élite brasileña, insatisfecha con el trato de Portugal a Brasil, redactó un documento que habría sido firmado por innumerables brasileños pidiendo al Príncipe Regente que se quedara en Brasil. El 9 de enero de 1822 se organizó una gran manifestación en la capital, Río de Janeiro, cuando la mayor parte de la población se reunió en el Palacio Real, hoy conocido como Palacio Imperial. (Imagen 1.)

Imagen 1: Dom Pedro I en Palço Real siendo aplaudido por el público en Río de Janeiro en Dia do Fico



Fuente: <https://diariodeumamonarquista.tumblr.com/page/20>

8 <http://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/clubenaval/article/view/3300/3540>. Consultado en 10 de abril de 2023.

Don Pedro I, habiendo tenido conocimiento del documento, y ante la gran cantidad de gente presente, decidió desobedecer a Portugal y quedarse en Brasil, pasando este día a la historia como Día do Fico. "(...) La importancia de la permanencia de D. Pedro I en Brasil fue evitar la amenaza de guerra civil y la división del país en varios estados, algo que sucedió con las colonias españolas." (Braga, 2022, Pág 18).

Militares fieles a Portugal se sublevaron y concentraron sus fuerzas en Morro do Castelo⁹. El Regente no cedió a la oposición de la guarnición portuguesa y ordenó la salida de esta tropa de Río de Janeiro, entonces capital de Brasil, y su travesía a Niterói, ciudad cercana, hasta ser transportados a Portugal, hecho que ocurrió en la segunda quincena del mes de enero.

El 4 de mayo de 1822, Don Pedro I difunde otra medida que marcaría en suelo brasileño su deseo de ver libre esta antigua y próspera colonia. El firmó el "*Cumpra-se*", un decreto que establecía que "(...) ninguna ley o determinación procedente de Portugal sería válida en Brasil sin su autorización" (Bueno, 2022).

Estas y otras medidas tomadas por Don Pedro I marcaron momentos importantes en una línea de tiempo que culminaría con la declaración de independencia del Brasil de Portugal. Sin embargo, no faltan ejemplos históricos y estos nos muestran que la mayoría de los procesos de independencia han sido violentos y normalmente, no son fácilmente aceptados por quienes pierden una porción de tierra, y en el caso de Portugal, una colonia tan importante.

Para la consolidación de la libertad, tan anhelada por los brasileños, sería necesaria la creación de unas fuerzas militares en Brasil capaces de combatir, tanto en el mar como en la tierra.

El director de Patrimonio y Documentación Histórica de la Marina, Señor Vicealmirante José Carlos Mathias, en una entrevista con la Agencia Marina en 2022, mencionó que "(...) José Bonifacio de Andrada e Silva, ministro de la Secretaría de Estado de Interior y Asuntos Exteriores del gobierno del Príncipe Regente Don Pedro I, ya había vaticinado con perspicacia que la única vía viable para lograr la independencia en todo el territorio era el mar" (Marques de Almeida. C., 2022, párr.2).

Sin embargo, desde la llegada de la familia real en 1808, y a partir de enero en adelante con la estancia de Don Pedro I en Brasil, aun con los hechos ya mencionados, *Dia do Fico* y *Cumpra-se*, la situación respecto a las Fuerzas Militares había cambiado. Particularmente, en relación con la Armada, el mando de los barcos todavía lo ejercían oficiales de Portugal, y la mayoría de la tripulación seguía siendo portuguesa.

9 Cerro ubicado en el centro de Río de Janeiro que ya no existe debido a las amplias renovaciones realizadas en la ciudad. El material de esa zona se utilizó en el aterrizaje de varios lugares.

Así, después de haber decidido permanecer en Brasil, convirtiéndose en su príncipe regente, y dándose cuenta de su debilidad aún en el campo político y militar, en agosto de 1822, Don Pedro I decidió ir a São Paulo para hacer acuerdos debido a la situación con Portugal que se está deteriorando cada vez más.

En septiembre, todavía en camino, y estando acampado cerca del Riacho do Ypiranga (Imagen 2), Don Pedro I recibe cartas de su mujer y de José Bonifacio; en ambas, se enteró de que Portugal había endurecido sus decisiones en relación con Brasil y consigo mismo. Enfadado y consciente de que no había alternativa, Don Pedro I declara la Independencia de Brasil el 7 de septiembre de 1822, expresándose a través de las palabras "Independencia o Muerte", grito que pasó a ser conocido como "Grito de Independencia".

Imagen 2: Cuadro «¡Independencia o muerte!», de Pedro Américo



Fuente: <https://oglobo.globo.com/boa-viagem/sete-de-setembro-como-fazer-uma-visita-virtual-ao-museu-do-ipuranga-em-sao-paulo-24625538>

Después de este momento histórico, Don Pedro I prosiguió su viaje a São Paulo, pero consciente de su fragilidad, y también de las reacciones que seguramente provocaría la corona portuguesa, decidió formar una escuadra típicamente brasileña.

En los barcos abandonados en Brasil por la corona portuguesa, prácticamente todos estaban dotados de personal portugués, entre los que no se tenía certeza de su lealtad en casos de posibles combates contra barcos de la corona portuguesa; y de esta manera, Don Pedro I, asistido por José Bonifacio, decidió contratar funcionarios extranjeros y algunos brasileños con sus propios medios de personal y material.

El 10 de noviembre de 1822, la bandera nacional fue izada por primera vez en un buque de guerra brasileño, el Nau Martim de Freitas, luego rebautizado como Nau Don Pedro I, el primer buque insignia de la Armada de Brasil. Nació, así, la Armada brasileña, creada para combatir las fuerzas navales portuguesas que se opusieron a la independencia del país" (Marques de Almeida. C., 2022, párr.8).

Esta naciente Armada de Brasil, compuesta por un mayor número de brasileños, marcaría su actuación con elogios, combatiendo o reprimiendo las revueltas que se producirían en esa fase inicial del Primer Reinado, conocidas como Guerras de Independencia.

Debido a que las luchas en estas guerras fueron comandadas por el hijo del rey portugués, Don Pedro I, se piensa que no habría lucha marítima en Brasil, un gran error, ya que los estudios indican que la ruptura entre Brasil y Portugal no era pacífica como se imaginaba.

Sucedieron incontables batallas y bajas desde febrero de 1822 hasta noviembre de 1823 y la incipiente Armada de Brasil fue fundamental para la consolidación de Brasil como nación, vital para la protección de la costa brasileña y para la victoria de Brasil en las Guerras de la Independencia como defensores de una nueva nación, el Brasil.

Situación política de la Gran Colombia y su Armada a principios del siglo XIX

Entre finales del siglo XVIII y principios del XIX, España contó con una de las armadas más poderosas del mundo conocido, sin embargo, junto con Francia, ambas habían sido derrotadas en 1805 en la Batalla de Trafalgar, cuando las pérdidas fueron tan grandes que disminuyeron mucho su poder de combate.

A pesar de tener barcos en el Caribe para mantener el flujo logístico entre el continente, sus islas de la región y la propia España, su Poder Naval ya no era lo mismo en comparación con años anteriores. La flota que estaba presente en el Caribe no era numerosa en barcos, sin embargo, contaba con una tripulación experimentada, incluidos los supervivientes de las batallas navales contra Inglaterra que tuvieron lugar en Europa.

La situación política de España en la Gran Colombia ya se había deteriorado desde principios del siglo XIX. Cuando los Criollos se enteraron del fracaso tanto de la Armada Española como de la Armada Francesa en la Batalla de Trafalgar, lo cual despertó en esta élite nacida en América española el libre pensamiento orientado a liberarse del dominio español. En 1810 se declaró la independencia de la Nueva Granada; por demás se crearon juntas de gobierno y actas de independencia en algunas ciudades, que en ocasiones se dirigían en nombre del Rey de España.

Al mismo tiempo, cabe mencionar que "(...) La Armada Nacional nació con la Independencia, siendo presidente de la Junta Suprema de Cartagena, don José

María García de Toledo, quien mediante decreto del 17 de septiembre de 1810, creó la Comandancia General de Marina, bajo el mando del señor Capitán de Navío Juan Nepomuceno Eslava, hijo del Virrey Sebastián Eslava".(Armada de Colombia, s.f, párr. 1)

España consideró inaceptable esta situación. Estando bajo el mando de Napoleón y, la monarquía española en el exilio, no le fue posible tener una reacción encaminada a frenar este movimiento. Sólo cuando Napoleón sufrió su primera gran derrota en 1814, y estaba exiliado, el Rey español logró recuperar su poder e inició rápidamente reacciones encaminadas a mantener intactas sus colonias.

Emitió órdenes designando una fuerza militar naval y terrestre para reprimir todas y cada una de las declaraciones de independencia, y envió sus activos navales para controlar y sofocar los movimientos. Así, a partir de 1814, los movimientos independentistas sufrieron derrotas consecutivas y sus líderes, entre ellos Simón Bolívar, se vieron obligados a huir y esconderse en las islas del Caribe.

La Gran-Colombia en 1823 era una nación más pequeña y menos desarrollada, sin embargo, contaba con una flota naval que ya venía combatiendo desde 1810, o sea, tenía cierta experiencia, y esta lucha era por el control del comercio marítimo en el Caribe, un importante factor para su economía.

Escenario Marítimo de Brasil y Portugal en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo 1823

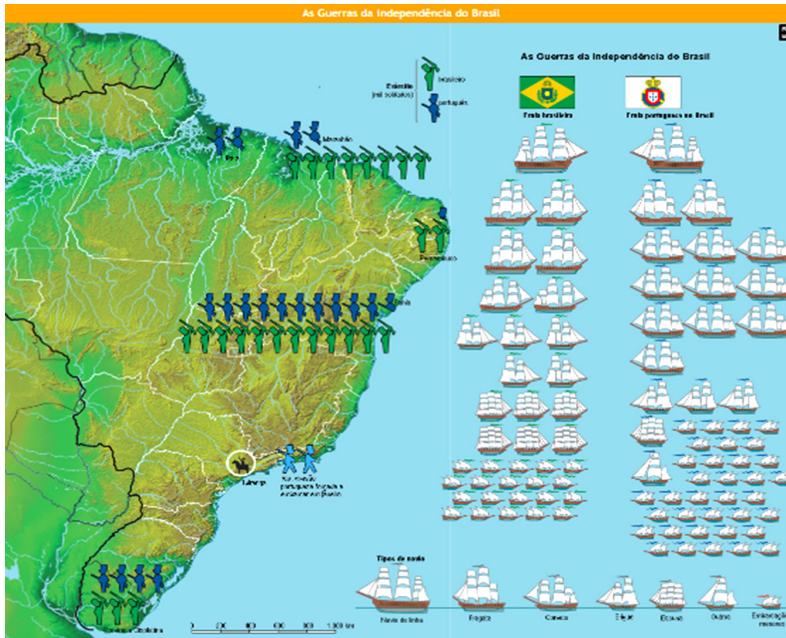
En 1823, para quienes formaban parte de la Marina de Brasil y querían la independencia total de Portugal, el escenario marítimo en Brasil no era inicialmente el más favorable. En igual sentido en el escenario de la Gran Colombia, y en la misma época, para los integrantes de la Armada Republicana, el escenario era igualmente desfavorable.

La armada portuguesa, en virtud de su larga experiencia en el mar, parecía estar mejor capacitada y bien dotada de armas, contando en sus tripulaciones con militares experimentados y totalmente leales a Portugal.

Tras la Declaración de Independencia hecha por Don Pedro I, tropas o parte de la población leal a Portugal se sublevaron (imagen 3) en Pernambuco, en Cisplatina (hoy Uruguay), en Piauí, en Maranhão, en Grão Pará y, principalmente, en Bahía, donde, desde el 19 de febrero de 1822, ya había disturbios en Salvador, lugar clave y muy importante por ser la primera capital de Brasil.

La situación era crítica para Don Pedro I en Salvador y empeoró cuando Portugal decidió enviar unos 2500 soldados para apoyar el movimiento de revuelta de las tropas portuguesas que habían sido expulsadas de Río de Janeiro por no aceptar la independencia de Brasil.

Imagen 3: Medios Disponibles de las Armadas de Brasil y Portugal en 1823



Fuente: <https://atlas.fgv.br/marcos/proclamacao-da-independencia/mapas/guerras-da-independencia-do-brasil>

Bahía era un lugar crítico tanto para Portugal como para Brasil, y la corona portuguesa pretendía dividir Brasil en dos grandes áreas. El Sur y el Sudeste quedarían bajo el control de Don Pedro I y el Norte y el Nordeste bajo el control de Portugal. De materializarse este objetivo, sería posible, en el entendimiento de la corona portuguesa, enviar un mayor número de soldados experimentados a Bahía y un posterior ataque a Río de Janeiro.

Este movimiento, sin duda, sofocaría a los que querían la independencia e impediría el comercio de Minas Gerais, volviendo a colocar a Brasil bajo control portugués.

Para intentar controlar la situación y derrotar a los rebeldes, Don Pedro I contrató a oficiales extranjeros con experiencia en combate, entre los que destacaban el general francés Pierre Labatut, que había combatido en las Guerras Napoleónicas, y el Almirante inglés Thomas Cochrane, que había combatido en la Batalla de Trafalgar.

Bajo el mando del Almirante, este decide realizar un bloqueo naval de la ciudad de Salvador. El comandante de la guarnición portuguesa en Salvador era el brigadier Inácio Luís Madeira de Melo quien, viéndose cercado y las consecuencias derivadas de este asedio, visualizó una salida: atacar Itaparica (imagen 4), isla donde había una pequeña comunidad y el fuerte que dominaba la navegación en la región.

Imagen 4: Medios Disponibles de las Armadas de Brasil y Portugal en 1823



Fuente: <https://www.bahia.ws/principais-ilhas-na-bahia-de-todos-os-santos/>

Después de varios intentos de conquistar el lugar, Madeira de Melo se dio cuenta que las pérdidas iban más allá de lo previsto y se rindió. Casi sin provisiones, el 2 de julio de 1823, durante las primeras horas de la mañana, decidió abandonar el lugar y rendirse. Escortados por varios barcos y barcos brasileños, todos los soldados portugueses sobrevivientes parten hacia Portugal.

En una entrevista presentada en la Revista Desafíos do Desenvolvimento, en 2016, el profesor Sérgio Armando Guerra Filho, maestro en Historia, afirmó que "(...) en Bahía, una pujante clase mercantil logró mantener, en gran parte a sus expensas, tropas portuguesas leales al gobierno de Lisboa. Para ello, se libró una guerra que, al final, incorporó la Ciudad de Bahía al Imperio Brasileño" (Ipea, 2016, párr. 4).

Esta victoria de la incipiente flota brasileña sobre la flota portuguesa en Bahía fue un hito para la consolidación de la independencia de Brasil para materializarse y transformar el escenario marítimo en Brasil. Las otras revueltas menores que ocurrieron en áreas alejadas de la capital, como Maranhão, Piauí y Grão Pará, fueron rápidamente controladas y sofocadas gracias a las experiencias y la confianza adquirida.

Similar al escenario marítimo entre Brasil y Portugal, en el año 1823, la situación para quienes querían la independencia total de España no era muy diferente. En el Caribe

también se desarrollaría una batalla naval entre las armadas de La Gran Colombia y España, que marcaría para siempre el proceso de independencia de la región.

Las tropas leales a España estaban a bordo y listas para defender la región a todo costo. Las diferencias entre los dos países serían puestas a prueba por el fuego, en un lugar inesperado, el Lago de Maracaibo. En este lugar, considerado un objetivo vital, tuvo lugar lo que la Armada de la República de Colombia considera como el mayor combate naval entre las armadas de La Gran Colombia y España, el Combate Naval del Lago de Maracaibo.

Sobre la Armada Republicana o Patriota, se describe:

Estaba compuesta por los bergantines Independiente, Marte, Fama, Confianza y Gran Bolívar; las goletas: Espartana, Independencia, Manuela, Chitty, Emprendedora, Aventina, Peacock, Antonia Manuela y Leona. Si bien las fuerzas realistas eran las mismas, estaban conformadas por el bergantín San Carlos, los bergantines-goletas: Esperanza y Riego o Maratón; la goleta de gavias Especulador; veleros: María Salvadora, Estrella, Cora, Mariana, Rayo, María Habanera y Zulia; las flechas: Atrevida y Maracaibera; los pailebotes: Guajira y Monserrat, los faluchos: Resistencia, Mercedes, Brillante, Relámpago y Pedrito y las piraguas: Raya, Duende, Palomera, Esperanza, Félix María, Altagracia, San Francisco y Corbeta, con un total de 49 cañones, 14 carronadas, 4 obuses, tropa y 670 infantes de marina, entre jefes y oficiales (Armada, 2022, Pág 1, párr. 2).

La batalla tuvo lugar el 24 de julio de 1823, a la entrada del lago de Maracaibo. Al frente de la escuadra Republicana estaba el almirante José Padilla López, y quien comandaba la escuadra española era el almirante Ángel Laborde y Navarro.

La victoria republicana fue decisiva para la independencia de Hispanoamérica, ya que desestabilizó la flota española en la región, lo que permitió a las fuerzas libertadoras de Hispanoamérica obtener victorias en otras zonas, principalmente en Perú y Argentina. Tal logro fue tan importante en el escenario marítimo de la Gran Colombia que España perdió el control naval total de la región, acelerando el proceso de consolidación de la independencia.

De esta forma, en ambos escenarios marítimos, tanto en Brasil como en la Gran Colombia, sus armadas fueron utilizadas para mantener o lograr su independencia de Portugal y España.

En Brasil, durante el año 1823, hubo cierta presencia marítima desde la creación en 1822 de su aún incipiente Armada; la flota naval luchó valientemente por controlar el comercio marítimo en el Atlántico Sur, un factor importante para su economía. El escenario marítimo indica que, a pesar de ser un país de ingentes dimensiones para la época, su flota naval aún era pequeña para las exigencias necesarias y se mantuvo durante mucho tiempo dedicada a la guerra naval para tratar de frenar movimientos de revuelta en su territorio.

En el escenario marítimo que se consolidó en Gran-Colombia en año 1823 se pretendía tener presencia marítima con su flota naval en el Caribe apoyando logísticamente las luchas en tierra, fue fundamental para la defensa de los puertos de los ataques de la Armada de España, y para la consolidación de los movimientos independentistas en Hispanoamérica.

A modo de Conclusión

Debido a las Guerras Napoleónicas que tuvieron lugar en Europa, España y Portugal, estas monarquías vieron muy debilitadas sus fuerzas militares, y sus flotas, otrora símbolos de valentía y vanguardia, quedaron relegadas a un segundo plano en la cara de la poderosa flota inglesa. En 1808, cuando la Península Ibérica fue ocupada por las tropas de Napoleón provocando la huida al exilio de Fernando VII de España, y de Don Juan VI, de Portugal, tuvo consecuencias inmediatas.

La principal diferencia entre las declaraciones de independencia es que en la Gran Colombia fue hecha por Criollos, mientras que en Brasil fue hecha por el hijo del rey portugués, sin embargo, estudios hechos sobre la ruptura en Brasil muestran que no habría sido tan fácil como se imaginaba. Hubo numerosas batallas terrestres y marítimas y muchas bajas desde febrero de 1822 hasta noviembre de 1823.

En el momento de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, los escenarios marítimos de Brasil y Gran Colombia en 1823 han indicado que, aunque Brasil era un país mucho más grande, todavía tenía una pequeña flota naval.

La Gran Colombia, todavía, era una nación más pequeña y menos desarrollada, pero ya contaba con una flota naval que combatía desde 1810, es decir, con mucha más experiencia.

En aquel momento, ambos países tenían cierta presencia marítima con sus respectivas flotas navales y luchaban por el control del comercio marítimo en el Caribe y el Atlántico Sur, factor importante para la economía de ambos países.

Tanto la Armada Republicana de la Gran Colombia como la Armada de Brasil fueron fundamentales en la consolidación de los movimientos independentistas en América del Sur. La Armada Republicana se hizo cargo de la defensa de los puertos españoles y de la lucha contra los buques de guerra españoles. Por otro lado, la Marina de Brasil fue vital para la protección de la costa brasileña y para la victoria de Brasil en las Guerras de Independencia.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación "El Poder Marítimo como fundamento

estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase" del grupo de investigación "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Autor

Alexandre Luiz Alves da Silva. Capitán de Navio (CIM-Brasil). Doctor (2018) y Magíster (2011) en Ciencias Navales por la Escuela de Guerra Naval, Rio de Janeiro. Brasil. Profesional en Ciencias Navales, Escuela Naval, Brasil. Es Docente y investigador invitado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia, en 2022-2024.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-0095-1617>

Contacto: alexandre.alves@esdeg.edu.co

Referencias

- Andrade, B. G. (2017). Duzentos anos de 1817: caminhos historiográficos e algumas discussões sobre a Revolução Pernambucana. *OPSI*, 17(1), 121-134. Minas Gerais. Brasil.
- Arizabalo, P. C. (2010). Trafalgar y su influencia en la independencia de Chile. *Revista de Marina*, 127(916). Armada de Colombia. (s.f). *Historia Naval*. <https://www.armada.mil.co/es/content/historia-naval-0>
- Armada de Colombia (s.f.) *Historia de la Batalla naval del lago de Maracaibo*. <https://www.armada.mil.co/es/content/historia-de-la-batalla-naval-del-lago-de-maracaibo>
- Bueno, C. (2022). Os protagonistas da independência do Brasil. Para além das grandes personagens conhecidas pela historiografia, participação de populares, escravizados e indígenas foi fundamental para tornar o país independente. *Ciência e Cultura*, 74(1), 1-5. http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252022000100010&script=sci_arttext
- Braga, C. Da C. (2022). Do "DIA DO FICO" à Independência. *Revista do Clube Naval*, 3(403), 16-21. Rio de Janeiro. Brasil.
- Cáceres, S. U. (2017). La batalla naval del lago de Maracaibo. *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 4, 51-68.
- Carvalho, L. P. M. (2020). Ação militar e política de D. João VI no Brasil. *A Defesa Nacional*, 89(795). Rio de Janeiro. Brasil.
- Cotrim, G., & Rodrigues, J. (1997). *História Geral*. São Paulo: Saraiva, 152. São Paulo. Brasil.
- Guerra Vilaboy, S. (1997). *Etapas y procesos en la historia de América Latina*. Xalapa, Vera Cruz. México.
- Ipea. (2016). *A guerra que orgulha a Bahia. Desafios do Desenvolvimento*. https://www.ipea.gov.br/desa-fios/index.php?option=com_content&id=3206
- Marques de Almeida. C. (2022). *200 anos de Independência do Brasil e da Esquadra brasileira Conheça a atuação da Marinha no processo de consolidação do País*. Agência Marinha de notícias. <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/200-anos-de-independencia-do-brasil-e-da-esquadra-brasileira>

Esta página queda intencionalmente en blanco

Capacidad de lanzamiento de misiles en la plataforma submarina PLOTEOS: Importancia estratégica para la defensa nacional

Missile launching capacity on the PLOTEOS submarine platform:
Strategic importance for national defense

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4735>

César Augusto Yáñez Arias 

Armada Nacional de Colombia, Colombia

Resumen

Se muestra la importancia estratégica que significa la adquisición de la capacidad de lanzamiento de misiles en la nueva plataforma submarina PLOTEOS, la cual se constituirá en el futuro, el replazo de los submarinos actuales de la Armada de Colombia. Se abordarán los conceptos de estrategia, defensa y seguridad, ejemplos de aplicación de los submarinos y esta nueva capacidad en los diferentes tipos de estrategia usada por los Estados en su defensa, se presenta un marco conceptual, sobre el significado del lanzamiento de misiles en plataformas submarinas en el mundo y tenerlo en cuenta en el proceso de adquisición, sobre opciones tecnológicas, características técnicas para su escogencia y procesos de compra de este complejo equipo.

Palabras Clave: misiles; plataformas; PLOTEOS; replazo; submarinos.

The strategic importance of the acquisition of the missile launching capacity in the new PLOTEOS submarine platform is shown, which will be established in the future, the replacement of the current submarines of the Colombian Navy. The concepts of strategy, defense and security will be addressed, examples of the application of submarines and this new capacity in the different types of strategy used by the States in their defense, a conceptual framework is presented, on the meaning of launching missiles on platforms submarines in the world and take it into account in the acquisition process, about technological options, technical characteristics for their choice and purchase processes for this complex equipment.


Key words: missiles; platforms; PLOTTINGS; replacement; submarines.

Abstract



Artículo de reflexión

Recibido: 2 de marzo de 2023 • Aceptado: 17 de abril de 2023

Contacto: César Augusto Yáñez Arias  cesar.yanez@armada.mil.co

Introducción

El submarino ha gozado desde sus inicios de gran reputación, en el ambiente de la guerra naval brinda gran sorpresa y contundencia a la hora de un ataque; dentro de sus bondades se destaca que "(...) el submarino no es un medio para controlar el mar y utilizarlo en su provecho, sino un medio de prohibir el mar a otros buques" (Massénat, 1977); su efectividad en contra de las Líneas de Comunicación Marítimas (LCM) fue evidente durante la segunda guerra mundial, logrando un amplio despliegue de capacidades en contra de la flota naval aliada, y aunque no eran submarinos con la tecnología de hoy, lograron establecer un desequilibrio en batallas navales, construyendo su imagen como la temible arma silente.

La implementación de la estrategia en los Estados, ha determinado su empleo en la batalla naval, aunque la mayoría del tiempo su disuasión ha marcado un aspecto importante dentro del valor de la seguridad y defensa nacional, no solo por su poder de sorpresa y sigilo capaces de tomar ventaja en comparación a las unidades de superficie, sino por el armamento, pasando de cargar torpedos y minas a llevar armamento de características nucleares y de gran alcance, siendo muy importante el papel desempeñado en la Guerra fría, incorporando hasta 24 cabezas nucleares en submarinos de un desplazamiento considerable como los clase "Typhoon" en el caso de la antigua Unión Soviética (Rusia hoy) o el clase "Ohio" para los Estados Unidos, con más de 22.000 y 18.000 toneladas sumergidos respectivamente, esto es más de un campo de futbol con más de 7 pisos de altura (Dismukes, 2020).

Un submarino nuclear es un arma con capacidad de producir una destrucción masiva, y es capaz de proyectarse como una plataforma de disparo con el suficiente sigilo y regresar a su origen si el más mínimo daño (Vera-Andreu, 2014), su valor estratégico dentro del contexto de las grandes potencias es un jugador clave en el balance de poder nuclear, causando un estado de disuasión indiscutible en el contexto internacional.

En cuanto a los países que no cuentan con poderío nuclear, poseen submarinos convencionales, que tienen propulsión diesel-eléctric y en mejores casos con desarrollo de la tecnología de propulsión independiente del aire (en adelante AIP)¹; en cuanto a armamento, están dotados con torpedos y minas, en su mayoría para su empleo en contra de submarinos y unidades de superficie, y en casos muy concretos con misiles de corto y mediano alcance para blancos de superficie, aéreos y tierra, aumentando de esta forma su valor estratégico, por nombrar un caso específico, un país como Portugal a través de las capacidades configuradas en sus submarinos clase "Tridente (Cordeiro-Cavaleiro,

1 Tecnología AIP (Gamboa-García, 2019). Sistemas de propulsión AIP y sus líneas de desarrollo. Análisis y propuesta para la aplicación en la Armada. Universidad de Vigo. <http://calderon.cud.uvigo.es/bitstream/handle/123456789/269/Gamboa%20Garc%c3%ada%2c%20Fernando%20-%20Memoria.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

2016), constituyen una amenaza real en el contexto de cualquier guerra naval, mostrando de esta manera que no solo el poderío nuclear tiene las características disuasivas, armamento como los misiles Sub-Harpoon Block II (defensa.com, 2014), generando un peso particular más centrado en un contexto regional principalmente.

Colombia desde los años setenta incorporó las capacidades submarinas en el orden de fortalecer sus medios navales, logrando ser efectivas dentro del entorno regional, acordes con la época (Flotilla de Submarinos Colombia, 2015), pero en los tiempos actuales en donde el factor de la tecnología y las respuestas ante nuevas amenazas deben darse en muy corto tiempo, planteando nuevos escenarios, obligando a actualizar esos medios, con el fin de cumplir con la defensa de la nación. Por ello cobra relevancia que, el remplazo de los submarinos tenga capacidades fortalecidas como, la autonomía en el área de operaciones, torpedos con mayor velocidad y alcance, además incorporar el lanzamiento de misiles, despliegue de vehículos no tripulados y otras más capacidades disponibles en el mercado o mediante el desarrollo nacional de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i)² (Morán-Peñañiel, 2019).

La evolución y complejidad de las guerra con sus escenarios adaptados a la realidad, ha obligado al arma submarina a fortalecer su autonomía y velocidad, por esto las plataformas de ingeniería han modificado sus sistemas de propulsión, regeneración de aire y desarrollos innovadores, pasando de los sistemas tradicionales que requerían de una mayor exposición en superficie durante maniobras de snorkel para carga de baterías a los sistemas de propulsión que aumentan considerablemente la velocidad y reducen las ventanas de exposición, minimizando el impacto de amenazas tales como los helicópteros y aeronaves (Baltra-Aedo, 1986).

El avance de los tipos de guerras nos conduce a panoramas inimaginables propuesto por la tecnología y la clase de amenazas a las que nos enfrentamos, hablamos de la evolución de la guerra a una sexta generación, en donde no será impensable que se incorporen muchas más herramientas al empleo de los submarinos como el despliegue de drones y vehículos submarinos en masa o porque no en un futuro muy cercano el uso de submarinos desplegados sin tripulación, respondiendo a un mando central establecido en tierra, solo el tiempo lo dirá (Niño-González, 2017). Por el momento la necesidad radica en apropiarse de las mejores capacidades para afrontar los desafíos que impone dinámica global, adoptando estrategias efectivas para garantizar la seguridad y defensa.

La preponderancia que tiene la nueva plataforma submarina PLOTEOS ha sido el resultado de la investigación y academia a efecto de disponer de las mejores unidades

2 Para más información sobre I+D+i, se recomienda leer: (Rodríguez-Rojas, Luque-Clavijo, Rodríguez-González, y Riveros-Clavijo, 2018). 5 acciones para la toma de decisión en Investigación, Desarrollo e innovación I+D+i. Universidad EAN. <https://doi.org/10.21158/01208160.n85.2018.2050>

navales que a futuro conformarán la Armada de Colombia; el remplazo de las fragatas y submarinos serán claves para el cumplimiento de las funciones constitucionales, alineadas con la seguridad y defensa nacional, la búsqueda de una estrategia propuesta al más alto nivel para proteger los intereses y objetivos de la nación. En las nuevas capacidades se incluye el lanzamiento de misiles desde las nuevas plataformas submarinas, que reforzarán aspectos disuasivos y estratégicos; mostrando su importancia permitiría la asignación de recursos para su adquisición, entrenamiento y sostenimiento.

Para el presente trabajo de investigación, se empleará un enfoque cualitativo con un desarrollo inductivo en el sentido de abordar el problema específico de identificar la importancia estratégica para la defensa nacional de contar con la capacidad de disparo de misiles desde la plataforma submarina PLOTEOS y de esta manera abordar los aspectos más importantes del tema. De la misma manera, el alcance será exploratorio, ya que se efectúa una búsqueda de las fuentes primarias, secundarias y terciarias disponibles sobre el tema, evaluando su pertinencia y actualidad, logrando de esta manera soportar el presente tema de estudio, el cual poco ha sido estudiado para el caso del Colombia.

Dentro del presente trabajo de investigación, debe considerarse que la plataforma submarina PLOTEOS surge del planeamiento de la Armada de Colombia al año 2042, documento de alto nivel de planeamiento y a largo plazo, incluida la metodología de la Fuerza para el desarrollo de proyectos de adquisición de sistemas, además en su fase conceptual se incorpora la necesidad operacional como parte del problema de investigación, siendo un hilo conductor que evidencia aspectos estratégicos dentro del marco de la defensa nacional.

Marco teórico y conceptual

Estrategia, seguridad y defensa nacional

El presente ensayo se soporta en los conceptos de estrategia, seguridad y defensa nacional, ya que la simbiosis natural que existe entre estos, marcan el desarrollo en todos los campos del poder del Estado, los cuales van desde el más alto nivel de dirección donde proyectan los fines (seguridad) que persiguen los intereses nacionales, hasta los medios disponibles (defensa) para garantizarlos; entre estos el campo militar presenta al conductor político herramientas importantes para el manejo de situaciones en donde la fricción con otros Estados conllevaría a la crisis o a la guerra como fracaso de la diplomacia. (Saint-Pierre, 2008)

Los conceptos de estrategia, seguridad y defensa nacional merecen ser aclarados así. La estrategia entendida desde el máximo nivel constituye el escenario de aplicación de todos los campos de acción del estado, social, económico, político y militar, en donde

el Estado interactúa de manera integral logrando volcar toda su capacidad *medios* al servicio de los intereses y objetivos estratégicos plenamente identificados *finés*, que giran en torno a características como la condición geográfica, tendencias políticas, historia, recursos naturales, entre otros; normalmente en la estrategia confluye el término *modos*, vistos desde el punto de vista de la aplicación de todos los medios disponibles en una situación particular influenciado por un entorno el cual se expresa como otras *variables*. (Sánchez, 2012)

La seguridad nacional vista de forma descendente sigue a la estrategia en el orden de conceptos, y apreciada más como una sensación respecto al sentido de percepción; un ejemplo muy clásico es ver el significado de la seguridad en un concepto abstracto, que no es fácil de medir pero sí de identificar, como referencia se comparan Suiza y Somalia, es muy posible que la mayoría de personas logren responder cual es más seguro, ya que sus entornos, noticias informativas relacionadas e historia, lleva al resultado que Suiza es más seguro, basado más en juicios descriptivos o hasta cualitativos de sus características y ambiente en general, relacionada con la responsabilidad de cada uno de los sistemas de gobierno en los países en comento de hecho, en cabeza del ejecutivo.

La defensa nacional corresponde al nivel de los ministerios de defensa y fuerzas militares, en donde se encuentran todos los medios en los diferentes escenarios, terrestre, marítimo, fluvial, aéreo, espacial y ciberespacial, que convergen en la misión de proteger al Estado de cualquier amenaza. Al hablar de defensa se direcciona al campo militar, identificando el área responsable en esta materia. Dentro de los medios militares utilizados por los Estados para su defensa, se destaca la evolución que han tenido según el empleo de la tecnología, dándoles un desarrollo acelerado, dotándolos de características importantes y poderosas, que van más allá de causar daño y que llegan hasta consecuencias catastróficas para el mundo.

Es vital dentro de la seguridad y defensa nacionales, vislumbrar como la estrategia se enlaza con las teorías desarrolladas a lo largo de la historia e identificando las características diferenciadoras de cada Estado y que giran en torno sus intereses nacionales y la construcción de una cultura estratégica fortalecida por las situaciones particulares donde se han desenvuelto, incluso para su supervivencia.

De acuerdo con Álvarez, Barón y Monroy, dentro de los diferentes tipos de estrategia que se pueden llegar a emplear, se encuentra la estrategia de la disuasión, definida como "(...) Una estrategia para la paz y no para la guerra, ya que estaría diseñada a persuadir a los adversarios de que una agresión de cualquier tipo sería la menos atractiva de todas las alternativas" (Álvarez, Barón, y Monroy, 2020), para lo cual los submarinos en el contexto americano y en defensa de los Estados, encajan perfectamente en lo que es la estrategia de la disuasión, más aún porque pueden llegar a ser de determinantes, en una situación de conflicto naval.

La estrategia de la disuasión, en mayor proporción, se evidenció en la época de la Guerra fría; las dos grandes superpotencias asumieron su aplicación enmarcada en la teoría de la disuasión con la construcción de armamento nuclear, que en caso de utilizarse hubiese tenido unas consecuencias catastróficas para toda la humanidad, logrando que en varios años que las acciones fueran definidas por el miedo a emplear estos medios dada la afectación entre ellos además, para el caso de Estados Unidos aplicó lo que sería la teoría de la contención, en que se logró controlar los límites de la Unión Soviética y su alcance sobre Europa (Mackinlay, 2013).

Así mismo, el Vicealmirante Théophile Aube con su teoría de *La Jeune École*, ostentaba que se podía equiparar una fuerza mayor mediante recursos menores pero que contaran con mayor aprovechamiento de la tecnología, completando de esta manera, junto con las teorías de la disuasión, contención y esta última de compensación de asimetrías, una justificación para el empleo de medios navales en respuesta a la manifiesta intención de los otros Estados (Fontena y Niada, 2015). Aunque los ejemplos de los conceptos de disuasión y contención, son comúnmente aplicados a hegemonías o Estados con un poder significativo en el sistema internacionales, tienen aplicaciones que son transversales a los ámbitos político, diplomático, económico, social y militar entre otros, y pueden ajustarse en el contexto de países con una influencia menos global o del orden regional, como en el caso de Colombia y su desenvolvimiento dentro del vecindario suramericano, definiendo cada una de las acciones de un Estado que toma decisiones estratégicas en cabeza de los gobernantes de turno y staff de asesores, derivando y emanando cada uno de los planes a desarrollar en concordancia con su importancia y aplicación.

En Suramérica, la adquisición de medios militares navales se ha caracterizado en parte como una compensación de asimetrías entre Estados vecinos con fricciones históricas, siendo ejemplos evidentes las de Chile-Perú, Argentina-Chile, Ecuador-Perú y Colombia-Venezuela; el desarrollo de capacidades de unidades navales se ha ido incrementando en franca competencia con los otros Estados, caracterizándose por Armadas medianas y pequeñas que se ajustan las características propias de los Estados, en una comunión que va en tareas de defensas y de orden policivo, mezclando fuerzas navales con componentes de infantería de marina y guardacostas (Alonso y Gomez, 2017).

Para el caso de la estrategia marítima, esta requiere una elaboración y ejecución adecuada, en donde se logre establecer un diseño de fuerza que coincida con los retos y desafíos propios del Estado, consiguiendo una alineación efectiva entre los fines, modos y medios permitiendo asegurar unos intereses marítimos disgregados de los intereses nacionales. Los medios para cumplir las estrategias en el dominio marítimo se adaptan a las restricciones presupuestales, que impone un reto para los estrategas, en el sentido de poder ajustar los fines y modos, de acuerdo con el entorno creado por los riesgos y amenazas existentes.

La adquisición, construcción y desarrollo de los medios militares, debe responder a una gran estrategia del orden nacional, derivada de los conceptos de seguridad nacional en responsabilidad del presidente de la República y de defensa nacional en cabeza de la administración del Ministerio de defensa y la conducción por parte de las Comandante General de las FF.MM.; tal y como lo muestra el caso de Brasil, con su proyecto de un submarino nuclear fundamentado sobre el crecimiento de una economía a partir de 2008; como potencia suramericana sustentado en unas Fuerzas militares bien equipadas y alistadas para la defensa de sus intereses y objetivos nacionales dentro de los cuales consideran a la defensa de su plataforma continental y defender su soberanía de cualquier amenaza externa en su aguas. (Taylor, 2009)

Lanzamiento de misiles desde plataformas submarinas en el mundo

Con el pasar de los años así como han evolucionado los submarinos, los medios para su contención y neutralización también han sido determinantes, elementos como el avión, el helicóptero, además de plataformas en tierra con sonares cada vez más avanzados tienden a poner mayores desafíos al submarino, propiciando que también estos desarrollen sistemas de armas con misiles avanzados para efectuar ataques contra estas amenazas, y por añadidura a otros blancos de interés en el entorno estratégico de su uso como plataformas de disparo.

La concepción del submarino como plataforma de lanzamiento solo de torpedos, cambio en el momento en que la tecnología logró adaptar el disparo de misiles a los sistemas de armas presentes y de esta manera ampliar el panorama de opciones de ataque de blancos, dándole la posibilidad de atacar blancos de superficie, aéreos y en tierra.

El empleo de misiles desde plataformas submarinas ha tenido un impacto amplio dentro del escenario naval, no solo como medio para poder defenderse de unidades aéreas o de superficie, sino también por aplicar su poderío en esta materia a blancos en tierra, tal y como sucedió en el despliegue de misiles Tomahawk efectuado desde el submarino estadounidense clase "Virginia" USS John Warner a Siria en el año 2018, por poner un ejemplo actual del uso de este tipo de armas por parte de plataformas submarinas. (Botta, 2018)

Plataforma submarina colombiana PLOTEOS

Para poder hablar del proyecto de la Plataforma submarina colombiana PLOTEOS, es necesario comprender su importancia en el marco del poder marítimo, el cual en su forma pragmática se compone de los intereses marítimos más un poder naval, los cuales están potencializados por una conciencia marítima del Estado

Referente a Colombia y su fuerza silente parte importante del poder naval de la nación, el empleo del arma submarina se produjo en los años 70's, en donde se efectuó el

proceso de adquisición de los submarinos tipo SX-506 y 209, además de la llegada de los submarinos tipo 206A en el año 2015, unidades también de los años 70's desactivadas por parte de la Marina Alemana y vendidas a Colombia para ser usadas en los ambientes operacionales propios del país; en el caso de los SX-506 ya desactivados a la fecha, solo gozaban de capacidades de desarrollo de operaciones costeras y su mayor arma lo constituían comandos submarinos embarcados con cargas explosivas, por otra parte, los 209 y 206A vigentes al momento, tienen capacidades de sostener combates navales en altamar con torpedos embarcados para amenazas submarinas y de superficie, pero sin la posibilidad de poder batir blancos aéreos o en tierra mediante misiles embarcados.

Colombia cuenta con submarinos de más de 45 años de vida útil, que obliga sean remplazados a futuro, por tanto mediante el Plan de Desarrollo Naval 2042 de la Armada, el Plan de Construcción y Optimización Naval (PROCYON) se incluye la adquisición de 04 nuevas unidades mediante el proyecto PLOTEOS (Plataforma Estratégica para el Desarrollo Tecnológico y Estratégico Submarino como fundamento a las amenazas del entorno regional e internacional, considerando además la posibilidad de nuevas capacidades como el lanzamiento de misiles desde los nuevos submarinos (Armada Nacional, 2021).

La plataforma submarina PLOTEOS surge de la idea de remplazar los submarinos existentes en Colombia, que a la fecha presentan un normal desgaste después de más de cuatro décadas de vida útil; según el informe de gestión de la Armada de Colombia para el año 2020, se destaca la construcción de nuevos equipos operacionales y el avance sobre los requisitos funcionales que le permita preservar permanentemente el efecto disuasivo en el ámbito naval. (Armada Nacional, 2020)

La construcción de capacidades operacionales es un proceso realizado en el Documento de Necesidad Operacional (DNO) y enmarca la hoja de ruta para el desarrollo de los proyectos, la fase conceptual permite darle bases sólidas y materializar en la ejecución y seguimiento todas las ideas que nacen desde la experiencia de los submarinos, dentro del ambiente operacional colombiano, que ha apoyado el cumplimiento misional por medio de capacidades disuasivas, comprobadas y decisivas en la lucha en contra de amenazas del orden interno y externo. Dentro del DNO se estableció que se deben remplazar las capacidades actuales de los submarinos, además de estudiar la adquisición de otras nuevas tales como incorporar los vehículos no tripulados y el disparo de misiles, con el objetivo de atender los nuevos escenarios que nacen del avance tecnológico y las amenazas existentes. (Jiménez y Yáñez, 2017)

Plataformas submarinas como instrumento para la seguridad y defensa de los Estados

En el ámbito naval se reconocen las unidades de valor estratégico en referencia a sus características, además del aporte en cada una de las situaciones que se presenten para

el Estado; en el caso de los Estados Unidos, el valor que se le asigna a un grupo de combate de un portaviones, es preponderante teniendo en cuenta la dimensión de medios que acapara, como el número de plataformas con armamento de gran nivel de destrucción, adicional sus aviones de combate en gran número, fundamentales por su tiempo de respuesta y alcance a objetivos de países potenciales enemigos. De la misma manera, el poder del submarino se ve manifestado además de su armamento, por la capacidad de ser una plataforma de disparo de torpedos o misiles con una posición que causa sorpresa para los adversarios, siendo todavía más disuasivo y estratégico su empleo (Rámirez-Sineiro, 1984).

En la Segunda guerra mundial, la organización de los submarinos en operaciones en contra de las líneas de comunicación marítima (LCM) y ataques a las unidades de su fuerza principal (Guzmán-Mata, 2006), puso en jaque los abastecimientos del Reino Unido y de los aliados; como afirma el Almirante Dönitz Comandante de la Marina de Alemania a finales de esta guerra, en su libro autobiográfico "Diez años y veinte días", que de haber dado la importancia real a los submarinos y completado la cantidad sugerida por él como comandante, sin desviar su atención en elementos navales grandes como el Bismark, los cuales se esfumaron en poco tiempo, sin duda hubieran conseguido posiciones más ventajosas para su aprovechamiento estratégico y tener muchas más posibilidades de ganar la guerra en ese momento (Dönitz, 2014).

Posteriormente, el periodo de la Guerra fría dio gran importancia al submarino, por medio del poder nuclear para su propulsión, logrando una operación en profundidades mayores y un armamento que creció con su desplazamiento; el valor estratégico fue un claro mensaje que daba cuenta de un submarino nuclear con cabezas nucleares en posiciones privilegiadas listo a disparar al precipitarse los aires de guerra entre las grandes potencias. Hoy, en el caso de Estados Unidos, en algunos de los submarinos de capacidad balística, han modificado estos grandes misiles por misiles crucero Tomahawk, con una cantidad cercana a los 150, representando un poder de fuego realmente importante y decisivo en las tareas de seguridad y defensa de la nación (Descalzi-Solari, 2016).

Para el entorno de Suramérica, el arma submarina llegó en 1911 con Perú como pionero, en la construcción de una fuerza submarina que continúa teniendo vigencia dentro del continente (Antonioli-Rios, 2018), equilibrando de alguna manera sus fricciones fronterizas con Chile quienes han optado por una combinación importante en unidades de superficie, sin dejar de lado los submarinos, siendo hasta el proyecto de Brasil los últimos en adquirir unidades nuevas con los tipo *Scorpene* de construcción francesa. Programas de modernización y mantenimiento mayor en la mayoría de los países con submarinos, la llegada de nuevas unidades y proyectos de gran envergadura como la construcción de submarinos convencionales y un submarino nuclear, ponen en el orden del día la gran vigencia y actualidad estratégica del submarino en un entorno suramericano.

Dentro de un ambiente de seguridad multidimensional, en donde no solo se trata de las amenazas determinadas como netamente militares, sino que toma una gran importancia el impacto negativo que causan fenómenos transnacionales como las migraciones masivas, narcotráfico, económicas y medioambientales, entre otras; el papel de armas como el submarino se centra en un campo de estudio para su aplicación en este tipo de situaciones particulares, y tal como se expuso en el III Simposio Internacional sobre Seguridad y Defensa bajo el concepto de Seguridad Multidimensional realizado en Lima-Perú, su empleo en operaciones de interdicción marítima (en adelante MIO por sus siglas en inglés) cobra vigencia ya que en vez de negar las LCM en un conflicto convencional, aplicarían sus capacidades en la negación de la llegada a puertos del narcotráfico y el terrorismo, con el fin de prevenir un impacto mayor en afectar la seguridad y la defensa de los Estados (Font y Ortega, 2012).

Sobre el entorno colombiano, la disuasión e importancia estratégica de los submarinos ha sido evidenciada, en eventos particulares como la crisis diplomática de la corbeta ARC Caldas en el golfo de Coquivacoa, en donde los submarinos fueron claves para evitar el escalamiento del conflicto, siendo determinantes en apaciguar las posturas del lado venezolano (Padilla, 2017). También han sido importantes en la situación de fricciones generadas con Nicaragua por sus agresivas pretensiones marítimas sobre la posición estratégica y privilegiada en el mar Caribe sobre San Andrés, las cuales fueron validadas por el fallo de la Haya, la no aplicabilidad del fallo por parte de Colombia ha dispuesto un escenario en donde las unidades navales estratégicas cobran todavía más valor, más en específico el poseer submarinos.

Un arma como el misil puede ampliar el abanico de posibilidades en cuanto a los blancos de alto valor, ya que no solo se enfocarían en el dominio marítimo sino también en el terrestre; por medio de un mayor alcance y velocidad, se puede llegar a utilizar una plataforma de disparo ubicada con sorpresa en la cual permita atacar objetivos estratégicos de un enemigo capacidades superiores aéreas o terrestres, en donde se impacten pistas de vuelo, baterías de misiles, aviones de combate, instalaciones militares con alta tecnología, etc., los escenarios posibles son innumerables, dando de esta manera otras herramientas adicionales a las habituales (Rodríguez, 2020).

El planeamiento de capacidades estratégicas de Colombia, requiere una evaluación y revisión permanente sobre las amenazas desde un punto de vista de los adversarios potenciales; bajo un escenario real ajustado, se puede llegar a establecer una relación entre como mitigar una capacidad estratégica del adversario con la propia, logrando de esta manera maximizar las probabilidades de imponer la fuerza o balancearla en caso de un conflicto internacional.

En una evaluación inicial de amenazas de gran nivel en el continente americano, podemos identificar para Colombia que en el mar Caribe existen situaciones claramente

identificadas de fricción diplomática con Venezuela (Bayer-Aránguiz, 2013), teniendo en contexto el rumbo dado por su conductor político. De la misma manera, Nicaragua con sus pretensiones expansionistas territoriales y gestión diplomática agresiva en la CIJ, ha conseguido un ambiente de favorabilidad aparente, lo cual plantea una amenaza en firme para los intereses colombianos (Gallego-Cosme, 2013).

En el océano Pacífico el escenario con Ecuador es sosegado y de respeto mutuo, sin embargo, en el tema de Perú, suponen una situación normal de alerta y seguimiento a la cual hay que estar atentos. Dentro de los desafíos naturales de la ubicación geoestratégica de Colombia, la defensa del canal de Panamá siempre debe ser considerada, ya que representa un nodo de conexión del mundo en juego de las grandes potencias mundiales (Espinoza-Hernández, 1999), que en caso de cualquier situación de conflicto del orden internacional, se hace fundamental su control y protección.

Si aumentamos el acercamiento del escenario del mar Caribe, tanto Venezuela como Nicaragua se plantean como amenazas reales a la seguridad nacional, para lo cual se dará mayor énfasis en la República venezolana; en un contexto de balance de potenciales, Venezuela y Colombia desde su conformación como estados independientes, han tenido constantes momentos de crisis diplomáticas, sin nunca en la historia llegar al escalonamiento de las armas por fortuna; el diferendo limítrofe enmarcado en el área de la península de la Guajira y el golfo de Maracaibo, ha sumado situaciones de tensión pero a su vez de cierto *silencio administrativo* por parte de los Estados, aunque con una tendencia más vehemente desde el lado venezolano, generando inestabilidad e incertidumbre permanente (Ardila-Cortés, 2015).

Las fuerzas armadas de Venezuela durante el siglo XXI se han caracterizado por su vinculación directa con Rusia y una preponderancia del poder de su fuerza aérea, en donde tienen capacidades militares fortalecidas puestas de manifiesto en sus aeronaves de combate y sistema de defensa aérea, dándoles una ventaja visible de lo que se podría denominar como *velocidad de la guerra*, a lo que han hecho alarde en múltiples escenarios, haciendo eco en amenazas directas a Colombia (Flemes y Nolte, 2010).

La superioridad en el dominio aéreo por encima de los dominios marítimos y terrestres en Venezuela, supone una especial atención para Colombia, en relación a poder contrarrestarla mediante capacidades militares establecidas o que deben ser desarrolladas. Dentro de un pensamiento lógico, la capacidad militar llamada a generar opciones de mitigación ante las fortalezas de Venezuela, sería la Fuerza Aérea colombiana, sin embargo, a pesar de su papel preponderante dentro del conflicto interno en Colombia (Esquivel-Triana, 2016), el desgaste y desventaja de las aeronaves de tipo estratégico como los Kfir de los años ochenta y defensas aéreas de Colombia son visibles en la actualidad, y talvez sin tender a una mejoría, dado por la falta de recursos económicos de inversión en este tipo de equipos y sistemas (Giha, Riveros y Soto, 1999).

Como alternativas emergentes, el Ejército y Armada de Colombia han construido capacidades militares en los dominios marítimo y terrestre, que llevan a pensar detenidamente que se podría llegar a golpear las bases aéreas catalogándolas como objetivos en tierra, previniendo de alguna forma la salida de los aviones estratégicos venezolanos, ya sea por medio de golpes contundentes de fuerzas especiales o armamento dirigido. Para el caso de la Armadas y Marinas del mundo, las unidades navales como portaviones, submarinos, destructores y fragatas entre otros, se han constituido como plataformas de lanzamiento de armamento, logrando aumentar el alcance del mismo basados en la proyección en el mar hasta distancias cercanas al enemigo (Moreno-Lemus, 2014).

Algunas de las bases aéreas de Venezuela se encuentran ubicadas en ciudades costeras o cercanas a costa, dentro de las cuales se encuentran unidades aéreas del orden estratégico, dando de esta manera un alcance relativo en la ubicación de plataformas en el mar para ataque de objetivos en tierra que logren afectar sus fortalezas en el dominio aéreo, obteniendo alternativas viables en poder balancear capacidades frente a este adversario (Faundes, 2007).

Ahondando un poco más, dentro las plataformas de disparo que podrían llegar a lanzar misiles con opciones de ataque a blancos aéreos en tierra, se encuentran las fragatas en la posibilidad de lograr un acercamiento con cierta restricción en sorpresa, ya que su detección por parte de radares en superficie sería algo que se esperaría; por lo que el submarino en la explotación de una de sus características más efectivas como la sorpresa, puede llegar a internarse en un área con mayores probabilidades de obtener un acercamiento a costa, en donde se de un alcance efectivo de disparo (Amendolara, 2012).

Durante los procesos de mantenimiento mayor y modernización a los cuales fueron sometidos los medios navales estratégicos de la Armada de Colombia, las fragatas adquirieron la capacidad del misil C-STAR de fabricación surcoreana, el cual cuenta con la posibilidad de llegar aparte de blancos en superficie y aéreos, poder batir blancos en tierra; igual el tema sigue en desarrollo en el proyecto PES el cual asume el remplazo de las fragatas a futuro³. En las plataformas submarinas vigentes, la capacidad de disparo de misiles no existe, sin embargo es muy interesante dejar el interrogante de acuerdo a lo planteado anteriormente, de como podría llegar a constituirse como una opción real, que aporte en las herramientas de disuasión y seguridad del estado.

En un determinado momento el escenario estratégico regional podría llegar a convertirse en una multi-amenaza, dada la relación directa de intereses e ideología existente entre naciones, un caso de ejemplo lo ha evidenciado Venezuela y Nicaragua. Por

3 Para más información del proyecto PES, se recomienda leer (Samueth-Cadavid, 2015). La Armada Nacional de Colombia y sus Plataformas Estratégicas de Superficie -PES. *Air University (AU) Spanish Journals*. https://search.usa.gov/search?query=pes&affiliate=afpw_au&utf8=%26%23x2713%3B

otra parte, no se descarta un escenario de conflicto internacional, en donde los bloques de cooperación en los que interactúa Colombia, ya sea con Estados Unidos (Tickner y Morales, 2015) o con la OTAN (Rosas, 2021), lleguen a incluir la participación de unidades navales en este tipo de interacciones, tal y como pasó en la Guerra de Corea (Atehortúa-Cruz, 2008).

Categorización de los factores determinantes y opciones tecnológicas para la adquisición de la capacidad de lanzamiento de misiles desde la plataforma PLOTEOS

Sobre los factores determinantes para hablar de la adquisición de una nueva capacidad, hay que detenerse a comprender que en los escenarios de compra de armamento, existen consideraciones previas, tales como las relaciones con los países exportadores de este tipo de armas, ya que se puede querer algo específico, pero si este bien o servicio proviene de un país con el que no se tienen activas las relaciones exteriores o una cercanía, es muy probable que no se concrete la compra, lo que termina siendo un ejercicio activo de la geopolítica; Es de consideración inicial los intereses que manejan los países desarrolladores de tecnología en el mundo o potencias del primer orden mundial en otros países de América, marcando tendencias en la intención de compra (González-Marrero & Chaguaceda, 2022).

La tecnología en el lanzamiento de misiles está reservada para un grupo selecto de países en el mundo, y más en específico conociendo que aunque ha habido importantes progresos en el desarrollo de la industria naval y sistemas de control de armas en cabeza de COTECMAR⁴ y armamento y explosivos a través de INDUMIL⁵, actualmente Colombia no dispone de un desarrollo en el campo de misiles, que permita pensar en la industria nacional para soportar esta capacidad (Blinder, 2017).

Teniendo en cuenta sus falencias tecnológicas, Colombia debe pensar a futuro en el fortalecimiento de su industria militar por medio de alianzas estratégicas, fusiones empresariales, entendimientos de colaboración o programas de índole multinacional, en el cual se consigan socios desarrollados que establezcan una nivelación de tecnología en un menor tiempo; para el caso de España esto fue evidente en su interacción con la

4 Para más información de COTECMAR, se recomienda leer (Delgado, González, & Jaramillo, 2011) Diseño de un modelo de Cultura Organizacional alineado con el Sistema de Gestión del Conocimiento de COTECMAR. En *Tercer simposio iberoamericano en Generación, Comunicación y Gerencia del Conocimiento*: GCGC. https://www.iiis.org/CDs2011/CD2011CSC/GCGC_2011/PapersPdf/LA674PP.pdf

5 Para más información de INDUMIL, se recomienda leer (Ariza-Urango, Fernández-Barreto, & Moreno-Peláez, 2011). Propuesta de modelo de innovación y desarrollo tecnológico para la Industria Militar-INDUMIL. <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/11563/u608277.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

OTAN, aprovechando su posición con objetivos claros de avanzar hacia otro nivel que le permitiera estar a la vanguardia internacional (Romero, 2010).

En un vistazo concreto a las metodologías en la adquisición de tecnología o para el caso de los equipos militares más en específico en los Estados Unidos y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (en adelante OTAN), lo que permite dar un panorama pragmático de las alternativas a considerar en el momento de adquirir esta capacidad estratégica; tener una guía de los factores clave que permitan asegurar la integración de equipos y sistemas de defensa de gran rendimiento, permite referenciar modelos de adquisiciones que han sido optimizados en el mundo, con el fin de aprovechar al máximo los recursos económicos y demostrar su utilidad para los contribuyentes (Frago-Pérez, 2017).

Dentro de las metodologías mencionadas, a nivel general los estadounidenses en su simplicidad administrativa, exponen como factores básicos en este tipo de procesos: el costo, el tiempo de vida y el desempeño, estos sin lugar a duda, juegan un papel preponderante en la adquisición de sistemas de defensa, los cuales se relacionan entre sí, midiendo de alguna manera la eficiencia del equipo; sin embargo, aparte de estos factores, es de resaltar que la empresa militar de los Estados Unidos tiene potenciales que aseguran en gran parte la calidad, tales como la independencia tecnológica, ya que se proveen de sí mismos y tienen un ambiente de desarrollo continuo mediante un apoyo recíproco entre el Estado y los proveedores del sector de defensa (Dacus y Hagel, 2014).

En una visión parecida, la OTAN tiene en cuenta criterios que a su vez simplifican los procesos, garantizando la calidad; en esta organización existen dos factores fundamentales: el cumplimiento de los requisitos técnicos y seguidamente el precio, los cuales respaldan cada proceso de contratación (Oficina Económica y Comercial de Bruselas, 2017).

En la experiencia colombiana, en el año 2018 el Ministerio de Defensa, estructuró la guía de metodológica para la formulación de proyectos de inversión por capacidades, en la cual de acuerdo con el análisis de modelos a nivel mundial, determinó que la metodología DOMPI (Por sus siglas Doctrina, Organización, Material y equipo, Personal y Infraestructura) cumple, para poder relacionar de manera correcta no solo la adquisición de una capacidad sino también su sostenimiento en el tiempo (Ministerio de Defensa Colombia, 2018).

Usualmente cuando se habla de misiles, el primero a tener en cuenta es su alcance, ya que este define el rango de las armas, su alcance efectivo representa una herramienta a utilizar en la relación a aspectos tácticos, tales como detección por sistema de detección, ubicación en el teatro de operaciones, definición de objetivos de alto valor y determinación de los parámetros de lanzamiento. Después, se encuentra la velocidad, ya que esta permitirá la disuasión requerida, para poder traspasar las medidas de defensa de los

adversarios de manera efectiva y poder llegar a tener probabilidades de impactar en el blanco establecido. El poder de destrucción dependerá de la amenaza para inhabilitar total o parcialmente los objetivos a impactar, siendo importante que las amenazas queden neutralizadas o en su defecto mitigadas en un alto porcentaje (Hall, 2000).

Otra de las características por definir en el contexto de la PLOTEOS, es el peso y tamaño, ya que tiene una relación directa con el alcance anteriormente nombrado, usualmente en este tipo de armamento se tiene la tendencia obvia a que a mayor alcance sean de mayor tamaño y peso; en sí la plataforma PLOTEOS no considera un submarino diferente a uno convencional, de características similares con los que hoy cuenta la Armada de Colombia (Armada Nacional, 2021).

Una vez establecidos los aspectos de disposición netamente técnica, se debe buscar enlazarlos en un producto que ofrezca el mercado, estableciendo su valor unitario, así como determinar la cantidad necesaria de misiles para dotar las unidades submarinas, en respuesta con las amenazas plenamente identificadas. En parte el valor del proyecto, definirá si el presupuesto que se otorgue en caso de ser aprobado, atiende las necesidades enfocadas a contrarrestar las capacidades de los países en un escenario posible de conflicto, enfocando los temas de seguridad y defensa como un bien que le pertenece a toda nación (Ministerio de Defensa Nacional Colombia, 2019).

Factores adicionales, enmarcados dentro de la guía establecida por el Ministerio de Defensa, incluyen la doctrina que se desarrolle en torno a la nueva capacidad, la organización adecuada para la recepción de misiles, el material y equipo con sus bondades técnicas definidas, el entrenamiento del personal como clave para emplearlo del modo que maximice su importancia estratégica, esto es relación costo - beneficio en intereses nacionales y marítimos y, por último toda la infraestructura necesaria para su mantenimiento y operatividad en el tiempo (Ministerio de Defensa Colombia, 2018).

Las opciones tecnológicas disponibles centran la atención en el camino que van a seguir los entes militares del mundo de cara a sus posibilidades estratégicas que tienen los países en concordancia con sus capacidades económicas, por lo que acceder a nueva tecnología y armas sofisticadas de tecnología de punta siempre tendrá un nivel de reserva por las potencias; sin embargo, existen alternativas tecnológicas que se ajustan a las necesidades de países en desarrollo, las cuales se pueden considerar en un estándar importante, en donde aplican para su efectividad factores asociados a la participación humana dentro del proceso táctico (Varas, 1991).

Hay múltiples empresas fabricantes y comercializadoras de sistemas de armas especializadas en el mundo, en este caso misiles, encontrados incluso en fuentes abiertas y que proveen a diversas fuerzas militares de los Estados, existiendo toda una estructura en los procesos de adquisición, que incluyen para su elección, características técnicas,

mantenimiento en el tiempo, repuestos, transferencia tecnológica, offset, capacitación, entre otros, y que aseguran en gran parte que la necesidad manifiesta por parte de las unidades militares, sea cubierta en referencia con sus amenazas y el entorno en el cual se desarrollan (DaPonte y Ocón, 2019).

Se presenta una investigación de los misiles disponibles en el mercado, que se adaptarían a lo que sería la plataforma PLOTEOS, acortando mucho la lista para un análisis práctico del contexto tecnológico para la plataforma colombiana, por lo cual se logró ubicar los misiles que se mencionan en adelante, así:

Cuadro 1. Relación de misiles, referencia, fabricante, país, velocidad y alcance.

Tipo de Misil	Casa Frabricante	País	Velocidad	Alcance (Km)
Exocet SM 39 (MBDA missile systems, 2022)	MBDA	Italia	High sub-sonic (Velocidad del sonido: 343.2 m/s)	50
IDAS (thyssenkrupp, 2022)	TKMS & Diehl BGT Defence	Alemania	No Especifica	20
UGM 84 ^a Harpoon (Boeing, 2022)	BOEING	Estados Unidos	221	120 aprox
C 801 YJ-1 (Carlson, 2013)	China Aerospace Science and Industry Corporation	China	No Especifica	40 aprox.
KLIBR/CLUB 91RE1 (Rosoboronexport, 2022)	OKB	Rusia	No especifica	50 aprox.

Fuente: Elaboración propia

Según lo anterior, se colige que la anterior relación y en temas militares con países como China o Rusia, está en un contexto geopolítico algo contrario a los intereses que marca Colombia respecto a sus relaciones internacionales, por lo cual es poco probable que los misiles de ese origen entren en la lista más opcionadas, salvo situaciones que incluyan análisis más extensos en cuanto a características e intereses.

Con el resto de países del cuadro de referencia, existen relaciones en temas militares, como son los países miembros de la OTAN, siendo Colombia un socio extracontinental, único en Latinoamérica y en un primer contexto se establecería contactos, con

el fin de avanzar en la búsqueda de información oficial en respuesta a interrogantes a las casas fabricante y ya posteriormente en intenciones claras de compra con todo el proceso adecuado a la normatividad de contratación en Colombia.

Conclusiones

La futura plataforma submarina PLOTEOS representa una oportunidad real de poder no solo reemplazar sino también llegar a construir capacidades nuevas, que respondan ante un entorno externo que está creciendo en amenazas y desafíos, en el que los submarinos compensen las asimetrías de fuerza frente a otras unidades navales, y sean la punta de lanza de la defensa de la soberanía nacional en el contexto de la guerra naval.

El dominio marítimo es la manera de como los Estados proyectan su poderío, pasando de territorio propio al territorio adversario, a través de medios navales que transportan unidades aéreas o fuerzas de infantería de marina, destacando que en estas situaciones particulares, es en donde el submarino toma mayor preponderancia, localizando y atacando blancos enemigos de alto valor, bajo los principios del sigilo, la sorpresa y la contundencia en el ataque.

Las relaciones internacionales del mundo en el último tiempo, han pasado del liberalismo al realismo, como lo ratifican escenarios de tensión internacional, como en el caso de China, Taiwan y Estados Unidos, además de situaciones en donde la tensión ha llegado a conflictos bélicos como el de Rusia y Ucrania, en ambos casos el dominio marítimo juega un papel fundamental en el desarrollo de las acciones militares; la tecnología y el avance de los armamentos marcan una diferencia abismal en la guerra entre unidades navales, en donde los torpedo y misiles son herramientas en la imposición de voluntades.

La posibilidad que Colombia tenga misiles en sus plataformas submarinas, dotará de herramientas para la toma de decisiones a los conductores estratégicos, logrando aprovechar estos medios navales, para el ejercicio no solo de una fuerza submarina disuasiva y creíble, sino también que sirvan para ejercer una diplomacia que utilice el poder blando (soft power), el poder duro (hard power) y su combinación marcada en lo que se denomina el poder astuto.

La configuración de los proyectos para compra de equipo militar en Colombia, ha tenido una evolución en constante mejoramiento, logrando madurar compras de medios para todos los dominios, en donde se maneja gran eficacia y asertividad; así mismo, los ejemplos a nivel internacional de la OTAN, muestran como se pueden lograr procesos de adquisición, que evalúen de la mejor forma, los factores asociados a las características militares, opciones tecnológicas en el mercado y costos que coincidan con los presupuestos acorde con la situación del país y con el elemento adicional de la gestión y voluntad del gobierno nacional que se encuentre de turno.

El poder naval colombiano, para el caso específico de los submarinos, requiere una renovación en donde logren mejores capacidades de cara a la evolución tecnológica y operacional, que es crucial en la materialización del plan de desarrollo naval 2042 de la Armada de Colombia; la importancia estratégica del Estado Colombiano, como jugador importante en el continente americano, avalan la necesidad de invertir en seguridad y defensa; la tarea de las instituciones militares pasa por justificar estas necesidades latentes ante las instancias presupuestales y de aprobación política necesarias, con el fin de obtener medios que se estén acorde con los fines que promulga el Estado, y que sean los requeridos para ejecutar las formas correctas, en el caso de que sea apremiante utilizarlos.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase" del grupo de investigación "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Autor

César Augusto Yáñez Arias. Capitán de Fragata de la Armada de Colombia. Administrador y Profesional en Ciencias Navales y Náuticas. Especialista en Política y Estrategia Marítima. Maestría en Administración Empresarial del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, México.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-5927-6079>

Contacto: cesar.yanez@armada.mil.co

Referencias

- Alonso, D., y Gómez, F. (2017). ARMADA DE COLOMBIA COMO ARMADA MEDIANA DE PROYECCIÓN REGIONAL - AMPRE. *El Estado y el Mar*, 135-161. <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/29/25/434?inline=1#:~:text=En%20esta%20visi%C3%B3n%20la%20Armada,de%20un%20justo%20balance%20entre>
- Álvarez, C., Barón, P., y Monroy, V. (2020). Poder astuto: estrategia del empleo del poder en el siglo XXI. En C. Álvarez, & A. Fernández, *La "Gran Estrategia": instrumento para una política integral en seguridad y defensa* (pág. 213). Sello Editorial ESDEG. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/63121126/Poder_astuto_estrategia_del_empleo_del_poder_en_el_siglo_XXI20200428-130533-b06q7z-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1661032248&Signature=XZgk2H6CJuIFMvVbkjICkdlD-HhyjA8IQx5NhrnCkKJCpVdO3MroctraLvGK7svCtCsXRthwi
- Amendolara, A. (2012). INVENTIVA BAJO PRESIÓN: EL LANZADOR COSTERO DE "EXOCET" EN LA GUERRA DE MALVINAS. *Visión Conjunta*, 24-29. <http://190.12.101.91/bitstream/1847939/51/1/VC%207-2012%20AMENDOLARA.pdf>

- Antonioli-Rios, R. (2018). *Submarinos: un arma para la seguridad, defensa y desarrollo de la nación*. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.
- Ardila-Cortés, E. (2015). *Gestión de las Fuerzas Militares de Colombia, ante una eventual guerra con Venezuela*. Universidad Militar Nueva Granada. <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/7186>
- Ariza-Urango, R., Fernández-Barreto, C., y Moreno-Peláez, D. (2011). *Propuesta de Modelo de Innovación y Desarrollo Tecnológico para la Industria Militar - INDUMIL*. Facultad de Administración. Universidad de Los Andes. <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/11563/u608277.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Armada Nacional. (2020). *Informe de Gestión 2020*. Armada Nacional, Bogotá.
- Armada Nacional. (2021). *Plan de Desarrollo Naval 2042 (Segunda Edición)*. Armada Nacional.
- Atehortúa-Cruz, A. (2008). Colombia en la guerra de Corea. *Revista Universidad Pedagógica Nacional*, 63-76. <https://revistas.pedagogica.edu.co/index.php/RF/article/view/6094/5053>
- Balra-Aedo, G. (1986). Efectos de los Sistemas de Propulsión en el rol de los submarinos. *Revista Marina Chile*, 1-26. <https://revistamarina.cl/revistas/1986/6/balra.pdf>
- Bayer-Aránguiz, J. (2013). El Consejo de Defensa Suramericano y las nuevas amenazas. *Revista Enfoques: Ciencia Política y Administración Pública*, 53-75.
- Blinder, D. (2017). Orden Mundial y tecnología. Análisis institucional desde la perspectiva geopolítica en la semiperiferia: la tecnología espacial y de misiles en Argentina y Brasil. *Revista de Estudios sobre Espacio y Poder*, 177-202. https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/74929/CONICET_Digital_Nro.146b53f8-3871-484a-b6d8-9dd780e96a17_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Boeing. (Mayo de 2022). *AGM/RGM/UGM-84 HARPOON MISSILE*. <https://www.boeing.com/history/products/agm-84d-harpoon-missile.page>
- Botta, P. (21 de Abril de 2018). *Aspectos militares del ataque a Siria*. Fundación CEMOC Documento de Trabajo. Centro de Estudios del Medio Oriente contemporáneo.
- Carlson, C. (2013). *China's Eagle Strike-Eight Anti-Ship Cruise Missiles: Designation Confusion and the Family Members from YJ-8 to YJ-8A*. <https://www.defensemedianetwork.com/stories/chinas-eagle-strike-eight-anti-ship-cruise-missiles-designation-confusion-and-the-family-members-from-yj-8-to-yj-8a/>
- Comisión Colombiana del Océano. (2018). *Política Nacional del Océano y los espacios costeros*. Comisión Colombiana del Océano.
- Cordeiro-Cavaleiro, P. (2016). *Submarinos con capacidades de disuasión convencional*. Portugal.
- Dacus, C., y Hagel, S. (2014). A Conceptual Framework for Defense Acquisition Decision Makers: Giving the Schedule Its Due. *Defense* 21(1), 486-504. <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA600488.pdf>
- DaPonte, A., & Ocón, A. (2019). Política Internacional y Defensa en el Siglo XXI: entre la incertidumbre, la ciencia ficción y las nuevas dinámicas tecnológicas. *Relaciones Internacionales*, 97-115. <https://revistas.unlp.edu.ar/RRII-IRI/article/view/7400/6965>
- defensa.com. (29 de Julio de 2014). *defensa.com*. <https://www.defensa.com/otan-y-europa/marina-portugal-armara-este-ano-misiles-sub-harpoon-block-ii>
- Delgado, F., González, C., & Jaramillo, O. (2011). *Diseño de un modelo de Cultura Organizacional alineado con el Sistema de Gestión del Conocimiento de COTECMAR*. Tercer simposio iberoamericano en Generación, Comunicación y Gerencia del Conocimiento: GCGC., 1-7. https://www.iiis.org/CDs2011/CD2011CSC/GCGC_2011/PapersPdf/LA674PP.pdf
- Descalzi-Solari, F. (2016). Misil Crucero Naval. *Revista Marina de Chile*. <https://revistamarina.cl/es/articulo/misil-crucero-naval>
- Dismukes, B. (2020). The Return of Great-Power Competition—Cold War Lessons about Strategic. *Naval War College Review*, 73, 1-27. <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol73/iss3/6>

- Dönitz, K. (2014). *Diez años y veinte días*. Alemania.
- Espinoza-Hernández, N. (1999). Canal de Panamá y Neutralidad. *Revista de Relaciones Internacionales* 17, 1-6. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/9958/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Esquivel-Triana, R. (2016). a Fuerza Aérea Colombiana y el cese del conflicto armado (1998-2015). *Revista Científica "General José María Córdova"*, 377-401. <https://www.redalyc.org/pdf/4762/476255357014.pdf>
- Faundes, C. (2007). BALANCE DE LAS CAPACIDADES DE PODER ENTRE CHILE Y ARGENTINA: ANÁLISIS COMPARATIVO 1978-2003. *UNISCI Discussion Papers*, 175-200. <https://www.redalyc.org/pdf/767/76701415.pdf>
- Flemes, D., & Nolte, D. (2010). Alianzas externas para armamento y defensa. *Foreign affairs Latinoamérica*, 1-13.
- Flotilla de Submarinos Colombia. (2015). *Cuadragésimo Aniversario Submarinos Oceánicos 209*. Armada Nacional.
- Fontena, H., & Niada, C. (2015). La Jeune École del siglo XXI. *Revismar Revista Marina de Chile*, 32-39. <https://revistamarina.cl/revistas/2015/6/hfontena-cniada.pdf>
- Frago-Pérez, L. (2017). HACIA UN MODELO DE ADQUISICIONES DE DEFENSA EFICIENTE. ANÁLISIS COMPARATIVO INTERNACIONAL. En A. Fernández-Díaz, A. Valiño-Castro, J. Rodríguez-Luengo, Á. Pino-Salas, L. Frago-Pérez, M. Fernández-Villacañas, . . . J. Coz-Fernández, *La Nueva Economía de la Defensa en un Nuevo Orden Mundial - Reflexiones desde el Ámbito Aeroespacial* (págs. 107-135). https://ejercitodelaire.defensa.gob.es/EA/ejercitodelaire/es/_galleries/anexos/La-Nueva-Economia-de-la-Defensa-en-un-Nuevo-Orden-Mundial.pdf
- Gallego-Cosme, M. J. (2013). Alcance Geopolítico de la delimitación fronteriza marítima fijada entre Nicaragua y Colombia por la Corte Internacional de Justicia en Noviembre de 2012. *Geographos*, 264-276. <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/26899/3/mario-gallego.pdf>
- Gamboa-García, F. (2019). *Estudio de los sistemas de propulsión AIP y sus líneas de desarrollo. Análisis y propuesta para la aplicación en la Armada* [Trabajo fin de grado]. Vigo, España: Universidad de Vigo. <http://calderon.cud.uvigo.es/bitstream/handle/123456789/269/Gamboa%20Garc%c3%ada%2c%20Fernando%20-%20Memoria.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Giha-Tobar, Y., Riveros-Reyes, H., y Soto-Velasco, A. (1999). El gasto militar en Colombia: aspectos macroeconómicos y microeconómicos. *Revista de la CEPAL* 69, 163-180. <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/12194/069163180.pdf?sequence=1>
- González-Marrero, C., y Chaguaceda, A. (2022). El poder de Rusia en Latinoamérica Autocracia global, influencia regional. *Diálogo Político Enfoque*, 1-16. <https://dialogopolitico.org/wp-content/uploads/2022/02/El-poder-de-Rusia-en-Latinoamerica.pdf>
- Guzmán-Mata, C. (2006). El Submarino y su poder disuasivo. *Revista de la Academia de Guerra Naval*. <https://revistaaguena.armada.mil.ec/index.php/1/article/view/134/151>
- Hall, J. (2000). *Principles of Naval Weapons Systems*. US Navy.
- Jiménez, M., y Yáñez, C. (2017). *Propuesta del Documento de Necesidad Operacional (DNO) de la Plataforma Estratégica Submarina "PLOTEOS" contemplado en el Planeamiento de Fuerza 2030 de la Armada Nacional*. Armada Nacional.
- Mackinlay, A. (2013). Relevancia Naval. *Revista General de Marina*, 101-110. <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2013/07/cap09.pdf>
- Massénat, M. (1977). El Empleo de los Submarinos de Ataque. *Revista Marítima*, 1.
- MBDA missile systems. (2022). Exocet SM-39 MBDA missile systems. <https://www.mbd-systems.com/product/exocet-sm-39/>

- Ministerio de Defensa Colombia. (2018). *Guía Metodológica para la formulación de proyectos de inversión por capacidades*. Planeación de Capacidades de la Fuerza Pública, Versión 1.0, 1-58. Bogotá, Colombia: Ministerio de Defensa Nacional. <http://capacitas.mindefensa.gov.co/storage/biblioteca/Gu%C3%ADa%20Metodol%C3%B3gica%20para%20la%20Formulaci%C3%B3n%20de%20Proyectos%20de%20Inversi%C3%B3n%20por%20Capacidades.pdf>
- Ministerio de Defensa Nacional Colombia. (2019). *Política de Defensa y Seguridad*. Ministerio de Defensa. https://www.mindefensa.gov.co/irj/go/km/docs/Mindefensa/Documentos/descargas/Prensa/Documentos/politica_defensa_seguridad2019.pdf
- Morán-Peñafiel, S. (2019). Implementación de nuevas políticas en tecnología (I+D+i) en las capacidades operativas de la fuerza de submarinos. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 71-81. <https://doi.org/10.35628/resup.v16i1.68>
- Moreno-Lemus, A. (2014). *La Primera Guerra Mundial y Su Impacto en la Evolución de la Tecnología Militar*. *Taktika Fuerza Aérea Colombiana*, 26-41. https://www.researchgate.net/profile/Abelardo-Lemos/publication/281902424_Articulo_tecnologia_militar_WWI/links/5b8ca2d892851c1e1243ee11/Articulo-tecnologia-militar-WWI.pdf
- Niño-González, C. (2017). La sexta generación de la guerra: entre degeneraciones y violencias en la seguridad internacional. En A. Castillo-Castañeda, & C. Niño-González, *Nociones sobre seguridad y paz en las relaciones internacionales contemporáneas* (Primera Edición) (págs. 33-49). Bogotá: Editorial USTA. <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/23695/Capitulo1Seccion1sextageneracion2020albertocastillo.pdf?sequence=1>
- Oficina Económica y Comercial de Bruselas. (2017). *LICITACIONES DIRECTAS DE LAS INSTITUCIONES DE LA UNIÓN EUROPEA Y LA OTAN*. Bruselas: BOLETÍN ECONÓMICO DE ICE 3092. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6383698>
- Ortega, T. F. (2012). Seguridad nacional, seguridad multidimensional, seguridad humana. *Papeles de Relaciones Ecosociales y Cambio Global*, 119, 161-172.
- Padilla, N. (17 de Noviembre de 2017). Tenemos submarinos de guerra ¿Para qué? *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/colombia/mas-regiones/tenemos-submarinos-de-guerra-para-que-article-725149/>
- Rámirez-Sineiro, J. (1984). Crisis Estratégica y Seguridad Regional: Contexto y perspectivas de un debate contemporáneo (Reflexiones sobre España). *Revista de Estudios Internacionales*, 5 (2). <http://www.cepc.gob.es/sites/default/files/2021-12/35131rei05002067.pdf>
- Rivera, S. (2018). *Los Intereses de Colombia en el Mar*. (S. Rivera, Ed.) Sello Editorial ESDEG Superior de Guerra. <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/view/35/29/645>
- Rodríguez, J. D. (2020). La evolución del arma submarina y su incidencia en las operaciones navales. En S. Uribe, *Arte operacional marítimo, una aproximación desde la escuela superior de guerra* (págs. 176-178). Sello Editorial ESDEG <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/75/114/1020?inline=1>
- Rodríguez-Rojas, Y., Luque-Clavijo, A., Rodríguez-González, L., & Riveros-Clavijo, J. (2018). acciones para la toma de decisión en Investigación, Desarrollo e innovación I+D+i. *Revista EAN*, 85-104. <https://doi.org/10.21158/01208160.n85.2018.2050>
- Romero, J. A. (2010). *El Control Económico de las adquisiciones públicas en materia de defensa*. *Departamento de Economía financiera y contabilidad*. Universidad de Granada. <http://hera.ugr.es/tesisugr/18596757.pdf>
- Rosas, J. (2021). Los roles de las Fuerzas Militares frente al nuevo papel de Colombia como socio global de la OTAN. *Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales*, 1-66. Bogotá, Colombia: Pontificia Universidad Javeriana. <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/58875/Trabajo%20de%20Grado%20Juan%20Nicola%20Rosas%20Garavito.%20pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Rosoboronexport. (2022). Club-S. <http://roe.ru/esp/catalog/marina-de-guerra/armas-de-la-nave/kalibr-ple/>
- Saint-Pierre, H. (2008). Defensa y Seguridad. En RESDAL, *Atlas comparativo de la Defensa en América Latina*. <https://www.cedoh.org/proyectos/FFAA/Curso%20NED%202012/lecturas/files/defensa.pdf>
- Samueth-Cadavid, E. (2015). *La Armada Nacional de Colombia y sus Plataformas Estratégicas de Superficie -PES*. Air University (AU) Spanish Journals. https://search.usa.gov/search?query=pes&affiliate=afpw_au&utf8=%26%23x2713%3B
- Sánchez, J. (2012). Curva de rendimiento estratégico. En J. Sánchez, *En la mente de los estrategas* (págs. 135-171). Sello Editorial ESDEG.
- Taylor, P. P. (2009). ¿Por qué Brasil necesita submarinos nucleares? *Proceeding Magazine*, 169-176. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7716114.pdf>
- Thyssenkrupp. (2022). IDAS- Interactive Defense and Attack System for Submarines. <https://www.thyssenkrupp-marinesystems.com/en/products-services/innovations/missile-system-idas>
- Tickner, A., & Morales, M. (2015). Cooperación dependiente asociada. Relaciones estratégicas asimétricas entre Colombia y Estados Unidos. *Revista Uniandes*. <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/full/10.7440/colombiaint85.2015.06>
- Varas, A. (1991). Varas, A. (1991). Transferencia de armamentos de alta tecnología y seguridad regional en América Latina. *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, 1-12. https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=tecnologia+en+armamento&btnG=
- Vera-Andreu, F. (Marzo de 2014). *Submarinos Nucleares (Análisis y Comparativa de los submarinos de ataque de la guerra fría hasta nuestros días* [Trabajo Final de carrera]. Universidad Politécnica de Cataluña.

Desarrollo, explotación y protección de los intereses marítimos de Colombia

Development, exploitation and protection of the maritime interests of Colombia

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4736>

Katherinne Vallejos Villarreal 

Universidad Externado de Colombia, Bogotá D. C., Colombia

Resumen

El artículo analiza la visión y gestión marítima en Colombia y su alto costo de oportunidad en el tiempo, pese a sus ingentes recursos naturales y los extensos litorales. Casos de pérdida territorial marítimo, como la separación de Panamá en 1903, la pérdida del archipiélago de Los Monjes y la reducción del mar en San Andrés por fallos judiciales evidencia la falta de visión marítima y voluntad estratégica, siendo importante desarrollar estrategias que permita aprovechar el potencial económico y marítimo del país a través de los Intereses Marítimos Colombianos (IMC) propuestos por la Comisión Colombiana del Océano. Se enfatiza la necesidad de mantener un equilibrio entre el desarrollo económico y la sostenibilidad; mientras se aborda decididamente cada una de las seis áreas temáticas y se profundiza en cada uno de los IMC de manera integral e interdependiente como una recomendación para el logro en el crecimiento y desarrollo país.

Palabras Clave: Intereses marítimos; estrategias; potencial económico; recursos naturales; visión marítima.

The article analyzes the maritime vision and management in Colombia and its high opportunity cost over time, despite its vast natural resources and extensive coastlines. Cases of maritime territorial loss, such as the separation of Panama in 1903, the loss of the Los Monjes archipelago and the reduction of the sea in San Andrés due to judicial rulings, evidence the lack of maritime vision and strategic will, being important to develop strategies that allow taking advantage of the economic and maritime potential of the country through the Colombian Maritime Interests (IMC) proposed by the Colombian Ocean Commission. The need to maintain a balance between economic development and sustainability is emphasized; while each of the six thematic areas is decisively addressed and each of the BMIs is deepened in an integral and interdependent manner as a recommendation for the achievement of the growth and development of the country.

Key words: Maritime interests; strategies; economic potential; natural resources; maritime vision.

Abstract



Artículo de reflexión

Recibido: 08 de mayo 2023 • Aceptado: 15 de junio 2023

Contacto: Katherinne Vallejos Villarreal  katherinne.vallejos@est.uexternado.edu.co

Introducción

En el curso de la evolución, la civilización humana se desarrolló en gran parte gracias al agua (Guerra, 2022). Antes de que los avances tecnológicos en comunicación y transporte acercaran al mundo, incluso los grandes imperios utilizaban los mares y los grandes ríos. Existe una diferencia documentada entre los Estados que utilizaron el mar como factor estratégico para mantener el poder estatal y los que construyeron su fortaleza en tierra; lo que dio lugar al término de *talasocracia*, refiriéndose a los gobiernos que forjaron su poder como grandes potencias marítimas (Uribe et al, 2016).

Un vistazo a los grandes estados talasocráticos de la historia, sugiere que el control de los mares fue un factor estratégico clave en el desarrollo y el poder de los mayores imperios que han existido sobre la Tierra. Desde los antiguos imperios ateniense y romano, hasta el poder ejercido por la Gran Bretaña gracias a la supremacía marítima. Hoy en día, el mar es sigue siendo de gran importancia para el desarrollo de las naciones en la escena internacional (Uribe et al, 2016).

Si el Atlántico fue el océano del siglo XX, hoy el Pacífico nos acerca al centro de la prosperidad mundial en el sudeste asiático, liderado por China. De otro lado; para muchos países ser bioceánicos es un privilegio, actualmente sólo 21 países del mundo tienen esta ventaja comparativa natural, y Colombia es uno de ellos; pero, infortunadamente de tiempo atrás a dado la espalda ignorantemente a sus mares (Guerra, 2022).

El período de tiempo comprendido entre el 2021 hasta el 2030, ha sido declarado por la Asamblea General de las Naciones Unidas como el Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible; de igual forma, la Organización para la Cooperación Económica y Desarrollo (OCDE) manifiesta en su informe *La economía oceánica en 2030*, que todas las actividades realizadas con relación al océano se encuentran creciendo exponencialmente; no obstante, el desafío al que la humanidad se enfrenta es el de encontrar un equilibrio entre la necesidad de incrementar la productividad económica y la demanda por una mayor protección de los recursos marinos (Ramírez et al., 2021).

Lo anterior descripción es una invitación a percibir al mar como una gran oportunidad dentro del marco del desarrollo de las Naciones y en consecuencia Colombia ha de iniciar con el fortalecimiento de una conciencia marítima materializada en sus intereses marítimos, "(...) las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible" (Ramírez et al., 2021).

Tesis propuesta

Colombia tiene el privilegio de contar con dos océanos como fuente potencial de progreso y si bien a lo largo de su historia de cierta forma los ha abandonado; hoy el país

reconoce su importancia y establece unos intereses marítimos como ejes del desarrollo en favor de posicionarse como una potencia bioceánica sostenible.

Metodología

El presente análisis de reflexión se basó en un enfoque metodológico cualitativo para abordar los intereses marítimos colombianos (IMC) y su importancia en el desarrollo sostenible y el posicionamiento de Colombia como potencia bioceánica. Esta metodología permitió explorar y comprender las percepciones, experiencias y significados con relación dichos IMC. Se utilizaron técnicas de recolección de datos cualitativos, como análisis de documentos y fuentes de información existentes, normas, políticas, resultados de investigaciones etc., permitiendo validar los datos recopilados mediante técnica de análisis de contenido y análisis temático para identificar patrones, categorías y temas emergentes. Los resultados obtenidos se interpretaron en relación con la tesis propuesta, destacando los desafíos a enfrentar y las oportunidades para el desarrollo de una estrategia de posicionamiento marítimo sostenible.

Un país con recursos, pero sin visión

Colombia, con los Andes más septentrionales de América, situada en el noroeste de Sudamérica, con zonas de la cuenca alta del Orinoco y del Amazonas, y aguas del mar Caribe y el océano Pacífico; ha estado de espaldas a estos valiosos espacios que la confinan. Incluso, a pesar de contar con las grandes hidrovías de las dos cuencas previamente mencionadas y un territorio marítimo del 45% del total del territorio nacional, Colombia no ha podido proyectar una visión marítima, lo cual se ha manifestado en la pérdida de grandes extensiones territoriales, como el istmo de Panamá; el archipiélago de Los Monjes (Duque, 2019) y el mar en San Andrés, este último dispuesto en 2012 por un controversial fallo de la Corte Internacional de Justicia (CIJ)¹.

Se hace referencia al despojo territorial de Panamá en 1903 por el entonces Presidente de Estados Unidos, Theodore Roosevelt, quien decidió tomar posesión del istmo después de que el Senado colombiano rechazara el tratado Herrán-Hay (1903) que cedía la zona del canal a Estados Unidos² (Duque, 2019); no obstante, Fernando Hinestroza, jurista y escritor colombiano, comenta al respecto que Panamá no les fue

- 1 El fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya dictado el 19 de noviembre de 2012, permitió extender el espacio marítimo de Nicaragua a su vez que ratificó la soberanía de Colombia sobre todas las islas y cayos del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, desconociendo la doctrina del *Uti Possidetis Juris*, el Tratado Esguerra-Bárcenas y rompiendo tratados en la relación fronteriza marítima con otras Naciones; por tanto, para Colombia es inaplicable constitucionalmente aunque ha acatado el fallo.
- 2 El pensador, historiador y geopolítico estadounidense Almirante Alfred Mahan ideólogo del *Poder naval* advertía desde 1890 de la necesidad de controlar Panamá para dominar el Caribe y permitir que fluyera la comunicación marítima del Pacífico al Atlántico y en contrario (Martínez Martínez, 2014, p.441)

arrebatada a los colombianos, sino que se perdió por el abandono del país, la regeneración del centralismo autoritario. Lo anterior ya que, a lo largo del siglo XIX, Panamá intentó cinco veces convertirse en un Estado independiente porque no soportaba el trato que recibía y fue el federalismo que evitó temporalmente este riesgo. Sin embargo, la organización autoritaria establecida en 1886 y el desprecio por las necesidades y aspiraciones del istmo condujeron al enfrentamiento (Hinestrosa, 2003).

La pérdida del archipiélago de Los Monjes puso en evidencia la debilidad y el desinterés de la política exterior colombiana y su gobierno, que histórica y reiteradamente ha conducido a la pérdida de territorios. Venezuela siempre ha reclamado el dominio y soberanía sobre estas islas, que se encuentran a sólo siete millas náuticas de las aguas territoriales colombianas, y aunque el título real prueba la legítima propiedad de Colombia sobre las islas, en realidad el Estado colombiano y su gobierno nunca ha mostrado un interés real en ejercer soberanía sobre esta parte del territorio nacional. La disputa por la propiedad de estas islas terminó con una injustificada y comprometedora publicación de la Cancillería colombiana, en la que el entonces ministro de Relaciones Exteriores, Uribe Holguín, decidió, en un solemne acto de amistad, reconocer y no oponerse a la soberanía absoluta de Venezuela sobre este grupo de islas (Ocampo, 2014).

Finalmente, con respecto al último caso en mención, Colombia también en 2012 en razón al fallo dictaminado por la CIJ, documento que evidencia una ingente pérdida del espacio marítimo del archipiélago de San Andrés; generando de esta forma, enclaves en el territorio colombiano (Duque, 2019). Cabe resaltar que Colombia no ha visibilizado la pérdida de su territorio marítimo en cuanto que, la carta magna estipula que, toda modificación fronteriza del país se ha de realizar mediante tratados internacionales debidamente ratificados, lo cual no se ha llevado a cabo.

Los casos expuestos, demuestran que la gestión por los océanos colombianos ha carecido no solo de previsión política y jurídica, sino de falta de voluntad político-estratégica y especialmente de conciencia marítima nacional, donde la Armada de Colombia ha procurado fortalecer estas carencias. Como territorio, el mar ha de ser considerado volumétrico a diferencia de la gestión en tierra, en el océano se tienen en cuenta tres dimensiones que necesitan ser gestionados por razones económicas o ambientales: el fondo marino, columna de agua y superficie (Ramírez et al, 2019). Bajo este entendimiento, Colombia ha intentado llenar estos vacíos, y más recientemente como resultado académico e institucional ha incorporado los intereses marítimos como elementos subsidiarios de los intereses nacionales buscando posicionar al país como una potencia bioceánica³.

3 El CONPES 3990 del 31 de marzo de 2020 "Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030" da respuesta al establecer una verdadera política pública para impulsar el desarrollo sostenible de los océanos.

Estrategia marítima

Colombia, país con una extensa línea costera en el Mar Caribe y el Océano Pacífico, que según Claudia Ceballos (2004), al citar al Invemar⁴, tiene respectivamente cerca de 1.642 km y 2.188 km; ha experimentado históricamente una relación ambivalente en sus espacios costeros espacios marítimos, por un lado, el mar ha sido y será una fuente de riqueza y recursos naturales para el país; pero, por otro lado, ha habido una tendencia a marginar y subutilizar estas valiosas áreas marítimas.

De esta forma, los intereses marítimos han presentado una perspectiva de desarrollo a lo largo de la historia del país, especialmente para Colombia, país privilegiado por su posición geográfica y de acceso al mar. Lo anterior permite identificar las acciones necesarias del sector gubernamental para el desarrollo del país en estas áreas. (Ramírez et al., 2021).

La Comisión Colombiana del Océano (CCO) ha elaborado el documento Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), que se ha constituido el primer esfuerzo gubernamental para desarrollar una política sobre la cultura del mar colombiano y como referente, impulsó al planteamiento de los Intereses Marítimos Colombianos (IMC), que se consideran elementos esenciales para crear y promover una conciencia marítima colectiva en un país (Ramírez et al., 2021).

En el caso de Colombia, las condiciones bio-marinas del país y su ubicación geoestratégica ofrecen una oportunidad única para el desarrollo. Colombia tiene aproximadamente una extensión que abarca los 2.070.408 km², de los cuales el 55,15% corresponde a tierras continentales, insulares y tierras emergidas; de igual forma, el 44,85% de la extensión mencionada, es oceánica, siendo 339.100 km² en el Pacífico y 589.560 km² en el Caribe (Dimar, 2019, como se citó en Ramírez et al., 2021).

La zona costera de Colombia incorpora 12 de los 32 departamentos del país, de los cuales, 4 son bañados por el Pacífico y 8 por el Caribe. Además, el país cuenta con alrededor de 100 islas, 42 bahías, 17 cayos, 5 golfos, zonas de manglares y de arrecifes coralinos (CCO, 2017, como se citó en Ramírez – Pedroza et al., 2021); de igual forma, Colombia posee 3 reservas de la biosfera, 35 áreas marinas protegidas, 9 zonas portuarias y un área marina especialmente sensible (CONPES 3990, 2020, como se citó en Ramírez et al., 2021).

Lo anterior en comento, permite resaltar el valor estratégico, ambiental, histórico y sociocultural de Colombia como país bioceánico, dando lugar a la creación de los IMC en 6 áreas temáticas, agrupando los intereses según su alcance y naturaleza, tal y como lo

4 Invemar corresponde al Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés, corresponde a una entidad sin ánimo de lucro para investigación marina y costera de Colombia, está vinculada al Ministerio de Medio Ambiente mediante la Ley 99, 1993.

ha contemplado la CCO. Se reitera que la CCO, es una entidad gubernamental creada con el objetivo de promover y coordinar la gestión de forma integral y sostenible con relación a los recursos marinos y costeros del país. Ahora bien, las áreas temáticas mencionadas abarcan, 1) Nación, género y colectivo marítimo, 2) Integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales, 3) Desarrollo económico, 4) Fortalecimiento de la gobernanza marino-costera, 5) Uso sostenible de la biodiversidad marina y 6) Cultura y educación marítima. Todas las secciones cubren en total 18 IMC que se explicarán a continuación.

Cuadro 1. Intereses Marítimos colombianos por Áreas temáticas

Nación, género y colectivo marítimo	Integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales	Desarrollo económico	Fortalecimiento de la gobernanza marino costera y oceánica	Uso sostenible de la biodiversidad marina	Cultura y educación marítima
Talento Humano y Comunidad Marítima.	Soberanía e Integridad del Territorio Marítimo Nacional. Infraestructura para el Aseguramiento, la Integridad, el Orden Marítimo y el Estado de Derecho en el Mar. Seguridad Integral Marítima y Fluvial (SIMF)	Transporte y Comercio Marítimo. Turismo Marítimo y Recreación. Industria Naval y Marítima. Minería Marina Submarina. Pesca y Acuicultura. Conectividad por el Mar. Salud Pública y Bioseguridad Marina	Ordenamiento Marino-Costero. Gobernanza Oceánica.	Recursos Ambientales Marino-Costeros.	Cultura Marítima. Educación Marítima. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación. Patrimonio Cultural Sumergido

Fuente: Elaboración propia a partir de (CCO. 2021)

Intereses Marítimos Colombianos

Nación, género y colectivo marítimo

Talento Humano y Comunidad Marítima

Según la CCO se define como el colectivo diversificado de personas físicas o jurídicas dependientes de los medios marinos, puertos, construcción naval, transporte y comercio marítimo; incluidos los servicios relacionados con la exploración, la explotación y la investigación científica marina. (CCO, 2021).

De este interés se desprenden dos aspectos importantes, por un lado, el talento humano y por el otro la comunidad marítima. El primero, hace referencia a las competencias

que se necesitan para realizar las actividades marítimas, tales como la pesca, navegación, la acuicultura, la investigación científica y la gestión costera. Por su parte, la comunidad marítima, así como se mencionó anteriormente, incluye a las personas y organizaciones que trabajan en el sector marítimo y que se ocupan de la gestión y el uso sostenible de los recursos marinos. Esto es pescadores, acuicultores, científicos, investigadores, administradores portuarios, empresas de transporte marítimo, entre otros actores.

Integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales

Soberanía e integridad del Territorio Marítimo Nacional

Es la forma en que el Estado ejerce autoridad absoluta y permanente sobre el territorio marítimo de Colombia (CCO, 2021). Este concepto es relevante debido a los crecientes desafíos en materia de seguridad y defensa marítima, como el narcotráfico, la pesca ilegal, contaminación y piratería.

Un caso que evidencia la importancia del tema es la falta de delimitación fronteriza marítima entre Colombia y Venezuela, lo que incluso llevó a estar al límite de un problema interestatal, conocido como *la crisis de la corbeta Caldas*, que fue un conflicto diplomático en 1987 en el que la corbeta ARC Caldas de la Armada colombiana ingresó a aguas propias, pero en disputa en el Golfo de Venezuela, llegando a una inminente confrontación naval entre los dos países. El conflicto se resolvió después de varios días de tensión y mediación internacional, con un acuerdo tácito en que Colombia retiró su poder naval de dichas aguas. (Uribe, 2017).

Cabe reiterar la situación limítrofe entre Colombia y Nicaragua y en específico el "(...) Caso sobre la cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Nicaragua y Colombia más allá de las 200 millas náuticas de la costa nicaragüense, negocio que aún está en proceso en la CIJ y en el peor de los casos (...) puede implicar una pérdida de plataforma continental colombiana en su mar Caribe", según concluye el profesor Juan Carlos Portilla (2023, párr.21)

Infraestructura para el Aseguramiento, la Integridad, el Orden Marítimo y el Estado de Derecho en el Mar

Se entiende por los "(...) medios que posee un Estado para asegurar el control del mar, su soberanía e integridad y así, permitir el acceso a sus recursos y oportunidades" (CCO, 2021). Esta definición abarca un conjunto de elementos, procesos, políticas y normas que tienen en la mira, garantizar la protección, seguridad y gestión sustentable de los bienes marinos y costeros, así como el cumplimiento en el ámbito marítimo de los lineamientos del derecho internacional.

De igual forma, este interés toma una gran importancia debido a que Colombia, es un país que cuenta con una extensa línea costera de 3.531 km (CCO, s.f), una gran riqueza

en recursos marinos y una ubicación estratégica y bioceánica inmejorable. Además, Colombia ha firmado varios convenios internacionales sobre derecho del mar y gestión sostenible de los recursos marinos, y es responsable de la seguridad y protección de sus aguas territoriales, zona económica exclusiva y plataforma continental. Ver tabla 1.

Tabla 1. Convenio internacionales suscritos por Colombia relacionados con las áreas marinas y costeras

EVENTO	LUGAR	AÑO
Conferencia sobre el medio ambiente y el hombre	Estocolmo, Suecia	1972
Convención internacional para la prevención de la contaminación por buques (MARPOL).	Londres, Inglaterra	1973
Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del pacífico sudeste.	Cali, Colombia	1981
Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas	Lima, Perú	1981
Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Firmado pero no ratificado.	Montego Bay, Jamaica	1982
Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe.	Cartagena, Colombia	1983
Protocolo para la conservación del Pacífico sudeste marino en la región del Gran Caribe.	Quito, Ecuador	1985
Protocolo para la conservación y administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico sudeste.	Paipa, Colombia	1989
Protocolo relativo a las áreas de flora y fauna silvestres especialmente protegidas del convenio para la protección y el desarrollo del medio marino de la región del Gran Caribe.	Kingston, Jamaica	1990

Fuente: Vergara. (2019)

Seguridad Integral Marítima y Fluvial

Es una gestión que se realiza de forma unificada, con coordinación y de manera interinstitucional que combina esfuerzos y capacidades, con la participación de los usuarios, para lograr la prevención, protección y la respuesta ante los riesgos que amenazan la seguridad de las personas, bienes, activos y medio ambiente en las zonas marinas y fluviales. Estas acciones contribuyen al desarrollo integral del país y se ajustan a los estándares internacionales adoptados por Colombia. El SIMF tiene tres componentes: seguridad marítima y fluvial, protección marítima y fluvial, y protección ambiental marítima y fluvial. (Armada de Colombia, 2020-2023, como se citó en CCO, 2021).

Desarrollo económico

Transporte y Comercio Marítimo

"(...) Utilización del mar para el transporte seguro de mercancías, sustancias y/o elementos a través de buques versátiles, infraestructura portuaria eficiente, localizada y segura" (CCO, 2021). Este interés es relevante para un país que posee una especial condición geográfica, con 9 zonas portuarias, de las cuales, 7 se sitúan en la Costa Caribe y dos en el Pacífico. Además, gran parte de las exportaciones a Colombia que se realizan ocurren por medio de estos puertos y es gracias a las exportaciones petrolíferas, que no solo Colombia se ha posicionado como una de las economías con más dinamismo en América Latina, sino que también permitió un rápido despegue comercial junto con el repunte del transporte marítimo colombiano (iContainers, s.f.).

A pesar de evidenciar la importancia del comercio y transporte marítimo para el desarrollo del país, Colombia carece de marina mercante, y sus puertos otrora han sido públicos que, desde una perspectiva propia se ignoró las tendencias del resto del mundo para ser competitivos (Sánchez, 2009). Sin embargo, el progresivo manejo del sector privado por 30 años ha llevado a que en 2023 la situación portuaria mejorara. El Grupo Puerto de Cartagena logró alcanzar el puesto quinto dentro del ranking mundial CPPI (Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores) evaluado por parte del Banco Mundial y la Unida de Inteligencia de Mercados de Standard & Poors Global entre 348 puertos de contenedores, permitiendo convertir al país colombiano en una plataforma de logística competitiva en el comercio exterior (Rodríguez, 2023)

Turismo Marítimo y Recreación

"(...) Todas las actividades de los visitantes, incluidos los turistas y los excursionistas o visitantes del día, durante una estadía inferior a 12 meses, que se ejecutan en el mar y en las zonas costeras" (CCO, 2021); es un factor clave para Colombia, en cuanto el turismo es clave económicamente a nivel global, generador de progreso socioeconómico por ser fuente y multiplicador de ingresos. Se ha convertido en uno de los principales generadores de empleo, ingresos en moneda extranjera y estímulos para la inversión, promoviendo el crecimiento y los beneficios en diversos sectores como la construcción, el comercio, la agricultura y las telecomunicaciones (CCO, s.f). El turismo en Colombia aumentó a 196.000 la ocupación para abril del 2023 según MinCIT (2023); aunque, el turismo de sol y playa cobra mayor significancia al impactar las regiones litorales que en gran parte dependen de este sector.

La situación puntual del Turismo en 2023 contrasta con la acción requerida por la Asociación Colombiana de Agencias de viajes y turismo ANATO, quien advertía del reto postpandemia y en medio de una convulsa situación inflacionaria para extender los beneficios tributarios y de la política del transporte (ANATO, 2023). Por lo anterior, Colombia

ha debido prepararse y enfrentarse a los retos en este ámbito, como fue la crisis turística que presentó San Andrés y de las aerolíneas, reportando pérdidas por 75 mil millones y disminución de más de 70% en llegada de turistas (Álvarez, 2023).

Industria Naval y Marítima

"(...) Elaboración de bienes de larga duración que integran el equipamiento de las múltiples actividades que constituyen los denominados intereses marítimos (transporte de distintos tipos de carga y pasajeros, pesca, explotación o perforación del lecho marino, defensa y seguridad, buques y embarcaciones)" (Guzmán, 2008, como se citó en CCO, 2021).

Este interés permite la coordinación entre diversas entidades públicas como privadas, como es el caso de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar) que nació en 2000 con iniciativa de la Armada de Colombia, como una estrategia para fortalecer la industria naval colombiana, trabajando con el sector de la investigación de ciencia y tecnología para apoyar el progreso de la industria marítima de Colombia. De esta forma se promueve el desarrollo sostenible colombiano para abarcar diversos ámbitos tales como económicos, sociales, la seguridad nacional, la defensa y la cooperación internacional (Minciencias, s.f). Este progreso puede proporcionar beneficios significativos para la economía del país y para la conservación y protección de sus activos marinos y costeros.

El impulso de la Industria constructora es un aliado estratégico de las políticas sociales del gobierno donde se plantea en Cotecmar la elaboración de embarcaciones de transporte fluvial y así retomar el proyecto del Servicio Naviero SENAC, cuya inversión sería de 120 millones de dólares (Erich Saumeth, 2022)

Minería Marina y Submarina

"(...) Son las actividades de prospección, exploración, explotación y transformación de minerales que están presentes en las aguas, el lecho y el subsuelo del mar, estén o no bajo la jurisdicción de un Estado" (González Gorroño, 2017, como se citó en CCO, 2021). Corresponde a un campo con gran potencial para generar significativos beneficios económicos y, por tanto, mejorar la calidad de vida de las comunidades costeras, empero se requiere de la voluntad política y la seguridad inversionista para emprender reales proyectos de explotación energética especialmente *offshore*. Es fundamental la realización de este IMC de manera responsable y sostenible para evitar impactos negativos al medio ambiente y las comunidades.

Actualmente, existe un renovado interés por estos recursos en razón a varios cambios geopolíticos y el crecimiento de la demanda en el sector de las energías renovables no convencionales. Lamentablemente, aún hay gran desconocimiento sobre los ecosistemas de los fondos marinos y los impactos reales de este tipo de minería. Algunos

científicos creen que la recuperación del hábitat llevará décadas o incluso siglos y, en algunos casos, debido a que ciertos entornos son únicos, el daño puede ser irreversible (Palmer, 2021)

Pesca y acuicultura

"(...) Actividad que conduce a la captura de peces. Puede implicar la captura de peces salvajes o la cría de peces a través de la acuicultura" (FAO, 2019, como se citó en CCO, 2021). Este interés toma relevancia en razón a que Colombia ha dado prioridad a la agricultura y la ganadería, descuidando la enorme riqueza y potencial de la pesca, que contribuye de forma importante a la economía del país y proporciona medios de vida a cientos de comunidades vulnerables en todo el país (Pena, 2021).

Por lo anterior, se deben buscar estrategias con el fin de recolectar información biológico-pesquera del país, como litorales marinos y cuencas hidrográficas; y lograr una gobernanza eficaz y coordinación interinstitucional en materia de la pesca para la utilización óptima de sus recursos a largo plazo. Esto se realiza al tiempo que se encabezan los diferentes esfuerzos de las instituciones miembros con el objetivo de establecer métodos de colaboración y coordinación entre ellas, a fin de prevenir, desalentar y erradicar las actividades pesqueras ilícitas y la pesca ilegal (CCO, 2014).

El 2022 fue el Año Internacional de la Pesca y la Acuicultura Artesanales (AIPAA) en el que según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en Colombia, destaca la importancia de estos sectores en los sistemas alimentarios, medios de vida, medio ambiente y cultura. Los pescadores y acuicultores en pequeña escala pueden generar cambios transformadores en la producción y distribución de productos pesqueros; por ello, el AIPAA busca concientizar sobre su relevancia mediante el fortalecimiento de la relación entre ciencia y políticas, y la mejora de la protección social de los pequeños pescadores y acuicultores. Esto, por medio también de la unión de instituciones como la FAO, AUNAP e INVEMAR que buscan fortalecer las políticas y programas en favor de las comunidades (FAO, 2022).

Conectividad por el Mar

"(...) El uso del mar como medio para la disposición tuberías, cables, fibra óptica y otros elementos con capacidad de establecer una conexión, una comunicación o un vínculo" (CCO, 2021). Estos medios abarcarían temas eléctricos como de comunicación. El internet es un servicio que ha ocupado en nuestra vida un lugar privilegiado, es una herramienta relevante en el trabajo, estudio, en las comunicaciones y demás servicios que hoy en día se necesitan y se hacen uso.

A pesar de no ser visibles, los cables submarinos desempeñan un papel fundamental en el flujo de información y el progreso tecnológico; incluso, responsables de transportar cerca del 90% del tráfico de internet, actuando como autopistas digitales. Según

TeleGeography, se estima que, a principios del 2023, había 552 cables submarinos de fibra óptica registrados en todo el mundo, incluyendo los activos y los planificados, con una longitud total de casi 1,4 millones de kilómetros (Lorduy, 2023).

Colombia cuenta con 9 puntos de aterrizaje de cables submarinos en lugares como Cartagena, Santa Marta, Buenaventura, Barranquilla, Puerto Colombia, Tolú, San Andrés, Puerto Colombia, Parque Isla Salamanca y Riohacha, según el mapa interactivo de TeleGeography. El país cuenta con 10 cables que permiten la entrada de conexión y se proyectan dos cables adicionales para 2025. Se espera que el sector de cables submarinos a nivel mundial experimente una inversión de al menos US\$10 mil millones entre 2022 y 2024, impulsada principalmente por la creciente demanda de proveedores de servicios en la nube y empresas de contenido en *streaming*, según Alejandro Arroyave, gerente de negocio en Cirion (Lorduy, 2023).

Salud Pública y Bioseguridad Marina

Según la CCO (2021), este interés marítimo hace referencia a los incidentes relacionados con los riesgos para la salud pública derivados de diversos peligros medioambientales, patológicos, biológicos, patógenos o químicos, así como deficiencias en los protocolos de higiene y saneamiento en buques e instalaciones portuarias. Estos riesgos abarcan aspectos como el agua de lastre, los pasajeros, los equipajes, la carga, los contenedores, los medios de transporte, los vertidos, las mercancías peligrosas, los paquetes postales, entre otros.

Durante la pandemia, se hizo evidente la falta de instrumentos internacionales operativos, lo cual generó un mayor enfoque en organizaciones internacionales como la OMS. Por tanto, los gobiernos están trabajando en conjunto para actualizar instrumentos como el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) del 2005, el cual establece directrices para que los países se preparen y respondan a brotes y otros riesgos graves para la salud pública, además de establecer obligaciones relacionadas para todos los actores involucrados. La actualización del RSI permite anticipar brotes pandémicos y evitar que se conviertan en emergencias de salud pública de importancia internacional. Esto busca fortalecer la capacidad colectiva en este ámbito y brindar una mejor protección a todas las personas (OMS, 2023).

Fortalecimiento de la gobernanza marino-costera y oceánica

Ordenamiento Marino-Costero

"(...) Políticas de Estado relacionadas con el control, uso y administración de las áreas marinas y costeras de la República de Colombia" (CCO, 2021).

Actualmente, solo el 8% de los océanos está protegido, lo que representa una mínima cantidad considerando su importancia para la reducción de la presión pesquera,

contaminación y la resistencia al cambio climático. El mar está invadido de plástico y se han formado islas de desechos en los giros oceánicos. Para abordar esta problemática, el tratado de alta mar acordado en el marco de la ONU en marzo de 2023 es un hito importante; orientado a proteger el 30% de los océanos del mundo y destinar más recursos a la conservación marina y regular el acceso a los recursos genéticos marinos, en línea con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y el Marco Global de Biodiversidad de Kunming-Montreal. Esto aseguraría la sostenibilidad a largo plazo, el suministro de recursos y la preservación de la biodiversidad marina, abordando los desafíos globales en materia de alimentación, energía y salud (ONU, 2023).

Lo anterior, refleja la importancia y el impacto del tratado internacional respecto al ordenamiento marino y costero. Colombia, al igual que otros países litorales, están expuestos a los mismos problemas globales de contaminación y sobreexplotación de recursos que afectan al mar. La presencia de plásticos, la degradación de arrecifes y manglares, y la acumulación de desechos marinos también se observan en las costas colombianas; de hecho, el país ha tenido un avance importante en la adopción de medidas de protección y conservación de espacios marítimos protegidos, al cumplir las metas y compromisos de la Agenda 2030 a partir de 2020.

Gobernanza Oceánica

"(...) La gobernanza internacional de los océanos consiste en gestionar y utilizar los océanos del mundo y sus recursos, manteniendo al mismo tiempo unos océanos sanos, productivos, seguros, protegidos y resilientes" (Comisión Europea, 2016, como se citó en CCO, 2021).

La seguridad alimentaria de grandes poblaciones se ve amenazada debido a la explotación excesiva de la pesca, de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). Según se citó en CCO (2016), aproximadamente dos tercios de los recursos de alta mar se encuentran sobreexplotados o agotados (FAO, 2009).

Por otro lado, la contaminación ambiental, derivada de más de 2133 derrames petroleros ocurridos en Colombia desde 2015 hasta junio de 2022, según Tarazona (2022), junto con los recurrentes ataques de piratería y las bioinvasiones constantes que destruyen numerosos ecosistemas y especies endémicas, llegando incluso a afectar la salud de las poblaciones costeras, son algunas de las situaciones complicadas a las que se debe enfrentar la llamada gobernanza de los océanos (CCO, 2016).

Uso sostenible de la biodiversidad marina

Recursos Ambientales Marino-Costeros

Uno de los principales intereses de la Comisión Colombiana del Océano es la conservación de la biodiversidad marino y costero del país (CCO, 2017), entendida esta como

“los organismos vivos que conforman los ecosistemas marino-costeros y los complejos ecológicos de los que forman parte” (CCO, 2021).

Colombia posee gran variedad de ecosistemas marinos, como arrecifes de coral, manglares, estuarios y humedales costeros, que contienen un gran número de especies. Para proteger estos ecosistemas, la CCO trabaja en la implementación de estrategias de conservación y restauración de hábitats marinos, así como en términos de promoción de prácticas pesqueras sostenibles, como la regulación de actividades humanas en zonas sensibles (CCO, 2017).

Cultura y educación marítima

Cuando hablamos de identidad nacional en relación con el mar, nos basamos en la definición del teórico Mohammed Affaya (1998), quien afirma que la identidad es la totalidad de modos de actuar, sentir y pensar en una triple relación entre el hombre, la naturaleza y el absoluto, es decir, “la totalidad de modos de actuar, pensar y sentir que estructuran la actividad humana en esta triple relación: las dimensiones natural, social y trascendental” (CCO, 2014).

Cultura Marítima

La reiterada expresión “ausencia de conciencia marítima” en Colombia, ha marcado la gestión marítima que ha tenido el Estado y lo ha posicionado como un país a espaldas del mar. Frente a esa inconsciencia, tanto geográfica como cultural en los lineamientos, recurre en general a la formación del capital humano, a la educación y divulgación institucional; tres elementos que conforman la cultura marítima (CCO, 2014). Término definido como el elemento constitutivo de la identidad nacional en relación con el mar y las costas que se expresan en la comprensión, el aprecio y el uso del medio marino, tanto en beneficio del individuo como de la nación y la comunidad internacional. (CCO, 2021).

Educación Marítima

Según el PNOEC, es crucial que la educación marítima permita a las personas comprender el mar y las zonas costeras no solo en términos de realidades geográficas, sino también en términos de realidades históricas y culturales (CCO, 2014). Por lo tanto, la educación marítima se considera un interés marítimo, entendido como una actividad educativa que busca interiorizar el conocimiento marítimo a través de diferentes enfoques, escuelas de pensamiento, grupos de edad, sectores, etc.” (CCO, 2021).

Es imprescindible destacar el papel de la educación marítima como un elemento clave para impulsar el cambio y desarrollo, y lograr la materialización de otros intereses relacionados con el ámbito marítimo en el futuro. Además, la educación marítima

contribuirá a fortalecer institucionalmente áreas de poder como la economía, política, militar y ambiental, y también será un factor fundamental para consolidar una visión holística del desarrollo marítimo, con el objetivo a largo plazo de convertir al país en una potencia marítima de nivel medio (SENALMAR & COLACMAR, 2015).

Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación

La Declaración sobre la Ciencia y el Uso del Conocimiento Científico (UNESCO, 1999b) enfatiza la importancia de un debate democrático informado y enérgico sobre la generación y utilización del conocimiento científico, a pesar de los avances sin precedentes que se esperan en la ciencia. Por lo tanto, es necesario fortalecer el papel de la ciencia, la tecnología y la innovación para lograr un mundo más equitativo, próspero y sostenible. Esto requiere un compromiso a largo plazo por parte de todas las partes interesadas, tanto públicas como privadas, a través de una mayor inversión, que incluya una revisión adecuada de prioridades y la transparencia de dicho conocimiento (Artigas & Escobar 2001).

Este énfasis resalta la relevancia de un interés que se comprende como todas las actividades sistemáticas y creativas destinadas a ampliar el cuerpo de conocimientos científicos y su aplicación (UNESCO, 2984, citado en CCO, 2021). En cuanto a la innovación, se refiere a la combinación de medidas científicas, tecnológicas, organizativas, financieras y comerciales, incluyendo inversiones en nuevos conocimientos, que conducen a la introducción de productos y procesos nuevos o mejorados (Manual de Frascati, OECD 2002, como se citó en CCO, 2021).

Patrimonio Cultural Sumergido (PCS)

Colombia tardó doscientos años en acercarse a la legislación sobre el agua, lo que llevó a la marginación y vulnerabilidad de la población colombiana. Es por ello por lo que el reconocimiento actual del mar como espacio cultural es sin duda un salto cualitativo, y dado el patrimonio cultural que existe en los espacios acuáticos, era y es necesario tomar medidas jurídicas y científicas para cumplir con la aspiración histórica de restituir el PCS al servicio de la humanidad. Esto mientras se trabaja y se gestiona en contra las exploraciones clandestinas de los “cazadores de tesoros” (Instituto Colombiano de Antropología e Historia, s.f.).

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, este interés marítimo abarca todos los recursos resultantes de la actividad humana y que son representativos de la cultura, y que se encuentran de forma permanente en aguas interiores, fluviales y lacustres, mares territoriales, zonas contiguas, zonas económicas exclusivas, plataformas continentales e islas, así como en otras áreas delimitadas por líneas de base (Ley 1675/13 art. 2, como se citó en CCO, 2021).

Conclusiones

La deficiente dirigencia y visión con la que Colombia ha guiado sus océanos ha resultado en un alto costo para el país, a pesar de su invaluable e innegable riqueza marítima. Desde sus inicios, Colombia ha heredado un pensamiento mediterráneo que limita la percepción del valor multidimensional de los mares al asumir que las situaciones trascendentales se dan únicamente en el interior. Sin embargo, la ubicación geográfica de Colombia y su extensa costa, que bordea tanto el océano Pacífico como el mar Caribe, demuestra la abundancia de recursos marinos y costeros y las oportunidades para su explotación y exploración sostenible.

A lo largo de la historia, diversas civilizaciones, imperios y países han aprovechado el mar para establecerse como potencias marítimas y talasocracias en el sistema internacional. Limitar con el mar es un privilegio, pero lamentablemente, Colombia ha vivido de espaldas a él y no ha sabido aprovechar plenamente su potencial para crecer, desarrollarse y convertirse en un referente marítimo. Recientemente, los colombianos tomaron conciencia de la extensión del territorio del país que incluye los mares. En 2012, se hizo evidente para la población que Colombia enfrentaba un litigio con Nicaragua por su territorio marítimo, y como resultado, dentro del fallo se hacía mención que el país había perdido espacio marítimo, esto debido a decisiones tomadas por terceros y por su propia omisión.

Para 2021, la Comisión Colombiana del Océano, mediante una visión a largo plazo establece a la par del Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible, 18 intereses marítimos colombianos como reivindicación de su antigua gestión marítima y lineamientos que conducen al país a cumplir su meta de establecerse como una potencia bioceánica sostenible para el 2030; mientras se trabaja en favor del desarrollo económico, el bienestar social y el desarrollo sostenible.

Lo que presenta la CCO y la difusión realizada por la Armada de Colombia, no alcanza a profundizar la importancia que estos IMC tienen en la construcción de una gobernanza oceánica y en la gestión marítima. No obstante, este trabajo deja entrever que si bien cada IMC conlleva consigo varios desafíos marítimos para el país y desafíos en la búsqueda de un equilibrio entre el crecimiento económico y el desarrollo sostenible; son parámetros importantes para lograr un desarrollo nacional integro, mientras se cumple con los compromisos internacionales en materia de conservación y uso sostenible de los recursos marinos.

El mar es energía, es recursos, es espiritualidad, es vida, es desde lo más básico, la recreación del niño cuando juega en la arena con cada ola que mece y avanza sobre la playa, y amenaza amablemente su castillo de arena. Se necesita que no sólo las instituciones vean el mar; sino que los colombianos visibilicen al océano con ojos de pescador o con la pasión de un buzo o con el amor del niño que por primera vez juega con las

olas sobre la arena. Se necesita ver más allá del horizonte mismo y construir una nación donde se compilen los sueños de una gran flota mercante, la visión de un oceanógrafo o donde se recupere los recursos naturales o los tesoros del Galeón San José. El océano es soberano por sí mismo y tal vez si llegamos a comprenderlo en su plenitud, quizás así podremos empoderar un nuevo país.

Recomendaciones

Como recomendación frente a la actual situación de Colombia y su búsqueda por establecerse en el 2030 como una potencia bioceánica sostenible gracias a sus intereses marítimos, es de vital importancia fomenta la investigación y el desarrollo en áreas estratégicas. Estas inversiones en áreas como la biotecnología marina, las energías renovables y la conservación de la biodiversidad son elementos fundamentales para impulsar el desarrollo sostenible de las actividades marinas de Colombia.

La biotecnología marina, por ejemplo, ofrece grandes oportunidades para la construcción de productos nuevos y procesos y la identificación de recursos marinos con potencial biotecnológico. El progreso en ámbitos como fuentes de energía renovables en las costas colombianas es una oportunidad para diversificar el suministro energético y disminuir en gran medida la dependencia que se tiene con respecto a los combustibles fósiles, lo que a su vez aportará en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. La conservación de la biodiversidad marina es esencial para garantizar la sostenibilidad de las actividades marinas y mantener los ecosistemas marinos en buen estado.

Para impulsar el desarrollo e investigación en estos ámbitos, es importante que las instituciones pertinentes trabajen en colaboración con los centros de investigación, las universidades y empresas privadas, y promuevan la investigación aplicada y la transferencia de tecnología. De igual forma, se necesita una articulación más coordinada entre las diversas entidades para realizar una gestión más eficiente, como, por ejemplo, por medio de una creación conjunta de base de datos. Finalmente, hay que decir que se debe buscar ofrecer incentivos para que se invierta en procesos investigativos, de desarrollo e innovación en estos ámbitos, como exenciones fiscales para las inversiones en estos proyectos.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase" del grupo de investigación "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Autora

Katherinne Vallejos Villarreal. Profesional en Gobierno y Relaciones Internacionales de la Universidad Externado de Colombia, Bogotá.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-4217-3653>

Contacto: katherinne.vallejos@est.uexternado.edu.co

Referencias

- Álvarez, D. (2023). Estalla crisis turística en San Andrés; se reportan pérdidas por 75 mil millones. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/san-andres-procuraduria-pide-enfrentar-crisis-de-turismo-por-viva-y-ultra-756581>
- ANATO. (2023). *Encuesta ANATO: 2023, un año retador para el turismo*. <https://anato.org/noticias/encuesta-anato-2023-un-ano-retador-para-el-turismo/>
- Artiga, C & Escobar, J. (2001). Perfil de la cooperación para la investigación científica marina en América Latina y el Caribe. https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6373/S0102171_es.pdf
- CCO. (2014). *Construyendo país marítimo*. Comisión Colombiana del Océano.
- CCO. (2016) *Hacia una potencia oceánica*. Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano.
- CCO. (2017). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC*. Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano.
- CCO. (2021). *Intereses marítimos de Colombia*. <https://cco.gov.co/83-publicaciones/881-intereses-maritimos-de-colombia.html>
- CCO. (s.f). *Gestión del territorio marino costero*. <https://cco.gov.co/cco/areas/gestion-del-territorio-marino-costero.html>
- CCO. (s. f.). *Turismo Marino Costero*. <https://cco.gov.co/turismo.html>
- Ceballos, C. (2004). *Distribución de playas de anidación y áreas de alimentación de tortugas marinas y sus amenazas en el caribe colombiano*. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-97612004000100005
- CONPES, Documento. 3990 (2020). Colombia potencia bioceánica sostenible 2030. Bogotá, DC: Departamento Nacional de Planeación, Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Ministerio de Educación Nacional, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio, Ministerio de Ciencia Tecnología e Innovación, Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- DIMAR. (2019). *Cifras ocupación ilegal de los litorales colombianos*. Dimar, documento no publicado.
- Duque, G. (2019). *Una mirada a los mares de Colombia*. La Patria.
- FAO. (2022). Pesca ilegal, amenaza los medios de vida y la seguridad alimentaria de pescadores de pequeña escala. <https://www.fao.org/colombia/noticias/detail-events/en/c/1538266/>
- Guerra, F. (2022). *Colombia de espaldas al mar y a sus ríos*. <https://www.sur.org.co/colombia-de-espaldas-al-mar-y-a-sus-rios/>

- Hinestrosa, F. (2003). *A PANAMÁ NO NOS LA QUITARON, LA PERDIÓ EL ABANDONO DE COLOMBIA*. <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/ecoins/article/view/180/8134>
- iContainers. (S.f.). *Transporte marítimo a Colombia*. <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/colombia/#:~:text=Los%20puertos%20mar%C3%ADtimos%20juegan%20un,se%20efect%C3%BAan%20por%20esta%20v%C3%ADa>.
- Instituto Colombiano de Antropología e Historia. (s. f.). *Patrimonio cultural sumergido: por fin emerge - ICAANH - Instituto Colombiano de Antropología e Historia*. <https://www.icanh.gov.co/prensa/actualidad-icanh/patrimonio-cultural-sumergido-fin-emerge>
- Lorduy, J. (2023). *Así está el mapa de los cables submarinos que llegan al país*. <https://www.portafolio.co/innovacion/cables-submarinos-este-es-el-panorama-en-colombia-579498>
- Martínez Martínez. (2014). *The Caribbean as mare nostrum concept in the theory of Alfred Thayer Mahan, Tiempo y Espacio*. <http://ve.scielo.org/pdf/te/v25n64/art20.pdf>
- MinTIC. (2023). *Industria y turismo, entre los sectores que más jalonaron empleo y ocupación en abril*. <https://www.mincit.gov.co/prensa/foto-noticias/industria-y-turismo-jalonaron-empleo-en-abril-2023>
- Minciencias. (s.f.). *Corporación de ciencia y tecnología para el desarrollo de la industria naval, marítima y fluvial*. Minciencias. <https://minciencias.gov.co/content/corporacion-ciencia-y-tecnologia-para-el-desarrollo-la-industria-naval-maritima-y-fluvial>
- Ocampo, H. (2014). *La proclividad del Estado colombiano a la pérdida de territorio*. <https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/2407/Trabajo%20de%20Grado-%20Yescica%20Herrera%20Ocampo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- OMS. (2023). *Los gobiernos celebran los primeros debates pormenorizados para examinar las propuestas de enmiendas al reglamento*. [https://www.who.int/es/news/item/25-02-2023-governments-hold-first-detailed-discussions-on-proposed-amendments-to-the-international-health-regulations-\(2005\)](https://www.who.int/es/news/item/25-02-2023-governments-hold-first-detailed-discussions-on-proposed-amendments-to-the-international-health-regulations-(2005))
- Palmer, C. (2021). *Lo que debes saber de la minería en el fondo del océano*. <https://aida-americas.org/es/blog/lo-que-debes-saber-de-la-mineria-en-el-fondo-del-oceano>
- Pena, B. (2021). *LA PESCA Y LA ACUICULTURA – Aunap*. <https://www.aunap.gov.co/2021/11/15/la-pesca-y-la-acuicultura/>
- Portilla, J. (2023). *¿Qué esperar de la Corte de La Haya en el 2023?* <https://www.ambitojuridico.com/noticias/analisis/que-esperar-de-la-corte-de-la-haya-en-el-2023>
- Ramírez, F., Pedroza, W., Forero, J. (2021). *Intereses Marítimos Colombianos. Vicepresidencia de la República-Comisión Colombiana del Océano-Armada de Colombia*. Ed. Vicepresidencia de la República, Serie Publicaciones Especiales CCO.
- Ramírez, P. Pedraza, K & Granados, A. (2019). *Los Pastos Marinos y la Captura de Carbono Azul una Razón para Estudiarlos en el CASGM*. https://www.researchgate.net/publication/337012574_Ramirez-Garcia_et_al_2019_Los_Pastos_Marinos_y_la_Captura_de_carbono_azul
- Rodríguez, C. (2023). *Grupo Puerto de Cartagena quinto en el mundo en eficiencia portuaria según informe del Banco Mundial y Standard & Poors*. <https://www.puertocartagena.com/es/sala-de-prensa/noticias/grupo-puerto-de-cartagena-quinto-en-el-mundo-en-eficiencia-portuaria-segun>
- Sánchez, J. (2009). *El comercio marítimo y los puertos (1.a ed.)*. LibrosEnRed.
- Saumeth, E. (2022). *Petro plantea a la Armada la construcción de una flota de transporte fluvial en Cotecmar*. <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3861878/171-colombia-petro-retoma-idea-servicio-naviero-colombiano-senac>
- SENALMAR & COLACMAR. (2015). *Educación, Cultura y Poder Marítimo en Colombia*. <http://cinto.inve-mar.org.co/download/labsis/colacmar/Simposio3educacionyculturencienciassdelmar.pdf>

- Tarazona, D. (2022). *En Colombia se han presentado 2133 incidentes y derrames de hidrocarburos entre 2015 y junio de 2022*. Noticias ambientales. <https://es.mongabay.com/2022/09/cuantos-incidentes-y-derrames-de-petroleo-se-han-presentado-en-colombia/>
- Uribe, S. (2017). *Treinta años más*. https://www.academia.edu/40321561/%20TREINTA_A%C3%91OS_M%C3%81S_TARDE
- Uribe, S. Díaz, J. Rodríguez, M. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Sello Editorial ESDEG
- Vergara, A. (2019). *Aguas marinas en Colombia, historia, desarrollo y perspectivas de las políticas públicas para mares y océanos*. https://www.researchgate.net/publication/350614550-Aguas_marinas_en_Colombia_historia_desarrollo_y_perspectivas_de_las_politicas_publicas_para_mares_y_oceanos

Las competencias estratégicas de Rusia y China para la influencia en los Estados del Gran Caribe

The strategic competencies of Russia and China for influence in the States of the Greater Caribbean

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4738>

Michel Melo da Silva 

Marina de Brasil, Brasil

Resumen

Poseedor de un gran valor estratégico, el Gran Caribe es objetivo de la codicia por parte de potencias extracontinentales, como Rusia y China. Hay varios tipos de intereses en la región, incluidos los económicos, históricos e incluso político-ideológicos y en este contexto aumenta la importancia del mar y la necesidad de contar con una Fuerza Naval fuerte, imperativo presente en las estrategias de ambos Estados. Con el objetivo de convertirse nuevamente en un actor global importante, la Rusia de Vladimir Putin se ha acercado cada vez más a los países de la región; y la China, en busca del “sueño chino”, tiene como estrategia más importante la Iniciativa Franja y la Ruta, donde su Armada es una gran protagonista.

Palabras Clave: Armada; China; Estratégicas; Gran Caribe; Mar; Rusia.


Possessing great strategic value, the Greater Caribbean is the target of covetousness by extracontinental powers, such as Russia and China. There are various types of interests in the region, including economic, historical, and even political-ideological ones. And in this context, the importance of the sea and the need to have a strong Naval Force, an imperative present in the strategies of both States, increases. With the goal of once again becoming a major global player, Vladimir Putin's Russia has drawn ever closer to the countries of the region; and China, in search of the “Chinese dream”, has the Belt and Road Initiative as its most important strategy, where its Navy is a great protagonist.

Key words: China; Greater Caribbean; Navy; Russia; Sea; Strategic.

Abstract



Artículo de reflexión

Recibido: 16 de abril de 2023 • Aceptado: 2 de junio de 2023
Contacto: Michel Melo da Silva  michel.melo@esdeg.edu.co

Introducción

El Gran Caribe (GC) ha sido un escenario muy importante para el crecimiento de Colombia, tanto en términos de soberanía, económicos y ambientales. Este contexto se valida, con una historia de 200 años, la importancia y el protagonismo que hoy presenta la Armada de Colombia, con sus 35 mil marinos destinados a proteger, desarrollar y explotar sosteniblemente este entorno estratégico; y que por demás plantea ingentes retos en todo ámbito, en especial la seguridad y la explotación sostenible de sus riquezas.

El GC incluye espacios tanto insulares como continentales cuyas vertientes en América Latina están "tocadas" por el Mar Caribe, es decir, todas las islas independientes, parte de América Central y del Sur.

Desde una perspectiva económica, el GC presenta un conjunto de países con un mercado caracterizado por la heterogeneidad y la diversidad; ejemplo de ello; México con un Producto Interno Bruto PIB anual de 1,27 billones de dólares según el Banco Mundial (2023) se encuentra posicionado entre los 15 países más ricos, al contrario, persisten economías extremadamente precarias como la de Haití, con un Índice de Capital Humano de 0.4/1, según el Banco Mundial (2022).

Además, el mercado del GC presenta un gran potencial de desarrollo, en especial para los países proveedores de materias primas respondiendo a la preocupación de los países del primer mundo por la seguridad alimentaria¹ y energética², que reviste importancia desde una concepción geopolítica, que según Seversky³ denomina a América Central y del Sur, incluido el GC, como una Zona de Abastecimiento, con una reserva vital de alimentos y materiales estratégicos para otras regiones del planeta (Tosta, 1984).

Desde una perspectiva política, los países de la región del GC presentan diferentes límites de autonomía, desarrollo político y relaciones exteriores. Esta diversidad de influencias y culturas se refleja en el uso de varios idiomas, dialectos y religiones; y en la presencia de diferentes grupos étnicos, principalmente afroamericanos, indígenas, blancos y mestizos. El GC también tiene una gran diversidad de tamaños de población, que junto con las manifestaciones económicas, políticas y culturales se suman a la enorme complejidad (Ardila, 2005).

1 El concepto de "Seguridad Alimentaria" comenzó a utilizarse después del final de la Primera Guerra Mundial. En este momento, este tema pasó a tener un significado de seguridad nacional para cada país, mostrando la necesidad de formar reservas estratégicas de alimentos y fortaleciendo la idea de que la soberanía del país dependía de su capacidad de autoabastecerse de alimentos (Maluf & Menezes, 2000).

2 La seguridad energética representa un conjunto de medidas con el objetivo de sacar a un país del riesgo de escasez de energía, construyendo estrategias para reducir sus vulnerabilidades y dificultades en la obtención o acceso a las fuentes de energía.

3 Alexander Nikolaievich P. de Seversky (1894-1974) fue un aviador ruso-estadounidense pionero y un gran partidario de la teoría geopolítica del poder aéreo.

Eso hace que el GC tenga un significado geoestratégico importante, donde superpotencias como la República Popular China (RPC) y Rusia han estado influyendo en la región no solo a través de un mayor intercambio comercial, sino en otro accionar como la venta y suministro de armas, evidenciando la disputa por este espacio en el liderazgo con los Estados Unidos de América (EE. UU.).

En este contexto, la importancia del mar aumenta. Véase la RPC que, a partir de las reformas impulsadas por el líder Deng Xiaoping (1904-1997), pasó a depender cada vez más del mar para mantener su activo comercio, transportar su creciente producción y obtener recursos imprescindibles para la subsistencia de su pueblo, formando una red interconectada de empresas que, unidas a las características demográficas y socioeconómicas, han convertido al mar en un elemento esencial de su estrategia.

Desde 2012 se ha consolidado el concepto político estratégico del *"sueño chino"* que, según el presidente Xi Jinping (1953-), significa una *"gran renovación"* y el *"mayor sueño de la nación china en la historia moderna"*. La consecución de este sueño pasa por la consolidación de la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL) como una Armada global, con capacidad para defender y promover los intereses chinos en todo el mundo (Gonçalves, 2021, p.8).

Con relación a Rusia, el interés por el GC es más evidente como factor histórico y político. Cuando Vladimir Putin (1952-) llegó al poder, uno de sus objetivos era precisamente recuperar el estatus que una vez tuvo, en la Guerra Fría (1947-1989)⁴, como un actor global importante.

América Latina, incluido el GC, ha aumentado cada vez más su importancia para la Rusia de Vladimir Putin en los últimos años. A pesar de no ser un foco principal de su atención, hay muchos intereses principalmente por ser el flanco sur de los Estados Unidos de América (EE. UU). Desde 2006, los rusos han incrementado su presencia en la región, debido a una menor atención de los norteamericanos en el resto del continente, quizás por cuenta de los cambios de prioridad provocados por los ataques de 11 de septiembre de 2001; y también, aprovechando la subida al poder de gobiernos de izquierda y contradictores de EE.UU., como Venezuela, con Hugo Chávez (1954-2013)⁵ (Maspons, 2019).

La Doctrina Marítima 2022 de los rusos han demostrado la importancia geoestratégica de América Central y del Sur al reflejar claramente la confrontación con la

4 Período de tensión entre los EE. UU y la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (ex URSS), que hizo que el mundo fuera bipolar. Se materializó en la expresión "cortina de hierro", propagada por Winston Leonard Spencer-Churchill (1874-1965) para definir las diferencias entre países capitalistas y países comunistas (Blainey, 2008).

5 Hugo Rafael Chávez Frías fue un militar, político y autócrata venezolano, que presidió Venezuela desde 1999 hasta 2013

Organización del Atlántico Norte (OTAN); y mantener su gran estatus marítimo, debe contar con una Armada fuerte; la demarcación como una amenaza más clara "(...) a la tendencia estratégica de Estados Unidos de dominar los océanos y su objetivo de afectar los procesos internacionales" y destacando dos de los riesgos existentes para las actividades marítimas, "(...) la insuficiente participación de la flota mercante rusa en transporte" y "(...) la falta de bases suficientes fuera del territorio de Rusia para apoyar a todos los buques mercantes y buques de guerra" (Orbaiceta, 2022, p.8).

Para abordar la influencia de esos países en el GC, se hizo una revisión general de manera descriptiva, permitiendo registrar cuatro ejes temáticos: en la sesión 2, los aspectos teóricos; en la sesión 3, las relaciones de EE. UU. con el GC; en la sesión 4, el concepto estratégico de Rusia; y en la sesión 5, el concepto estratégico de China. Con base en los hallazgos se presentará las conclusiones relativas a la competencia estratégica en el GC.

Aspectos teóricos

Para comenzar el análisis del poder estratégico de la China y Rusia, así como sus impactos en el escenario estratégico del Gran Caribe, con un enfoque en la Estrategia Marítima, utilizaremos los planteamientos de sus preceptos bajo la lente de Alfred Thayer Mahan (1840-1914) y Julian Stafford Corbett (1854-1922). También enfatizaremos la interpretación actual de los teóricos del mundo posmoderno.

La influencia de Mahan

Para que se produzca una comprensión de la Estrategia Naval contemporánea, es imprescindible tener un perfecto conocimiento del Poder Marítimo, expresión utilizada por Geoffrey Till (1945), como "(...) la capacidad de influenciar el comportamiento de otras personas y cosas a través de lo que uno haga en/desde el mar" (Till, 2013, p. 7).

Alfred Thayer Mahan, en su libro *The influence of Sea Power History: 1660-1783*, hace un estudio de la injerencia del Poder Marítimo en la historia europea y norteamericana, así como el papel del control del mar en la historia mundial. Con ello trae la expresión "*Sea Power*"⁶ que, a pesar de no haber sido definida por él, se convierte en un concepto importante para estudiar el poder en los mares y océanos (Till, 2018).

Sus ideas contribuyeron a la estrategia marítima norteamericana de finales del siglo XIX, influyendo en la edificación de una Armada de gran capacidad, orientada a garantizar

6 El concepto "Poder Marítimo" provoca ambigüedades cuando se traduce a lenguas latinas, ya que puede interpretarse como Poder Marítimo o como Poder Naval. El entendimiento de este autor es que la expresión Poder Marítimo traduce mejor el significado expresado por los teóricos, siendo el Poder Naval, por lo tanto, una parte militar del Poder Marítimo.

sus objetivos. Además de la Armada de los EE. UU, también influyó en las estrategias y políticas de varios otros Estados, como la Estrategia Marítima de Rusia y principalmente de la RPC (Yoshihara y Holmes, 2018).

Según Gonçalves (2021), Mahan expone la necesidad que un Estado cuente con una flota mercante para transportar sus insumos, mercancías y bienes terminados, medios navales para su protección y colonias como puntos clave que le sirvan de apoyo. Además, el mantenimiento de las Líneas de Comunicaciones Marítimas (LCM) se destaca como un punto principal en el pensamiento de Mahan.

Mahan también establece que las condiciones más importantes que afectan el Poder Marítimo de los Estados son: la posición geográfica, la extensión territorial, el tamaño de la población, el carácter nacional⁷ y el gobierno (Mahan, 2021).

Tratándose de la posición geográfica, las particularidades de China y Rusia son relevantes para que entendamos la importancia del Poder Marítimo para los dos Estados, ya que estamos hablando de países de dimensiones continentales, pero con extensas costas. En esta situación, él enfatiza el valor de la estabilidad en las fronteras terrestres y su relación directa con la expansión marítima (Mahan, 2021).

Para la RPC, las amenazas terrestres que guiaron la estrategia durante la Guerra Fría perdieron importancia debido a la estratégica de la costa, que concentra más del 60% de la riqueza nacional y los centros políticos, económicos y culturales más importantes, exigiendo una "(...) zona de estrategia de amortiguamiento", delimitada por la cadena de islas⁸, y el mantenimiento de los accesos a sus importantes LCM (Gonçalves, 2021, p.13). En cambio, Rusia aún enfrenta las amenazas terrestres del pasado, a medida que la infraestructura militar de la OTAN se acerca a sus fronteras, ejemplificado en la Invasión de Rusia sobre Ucrania (2022); sin embargo, el mar sigue siendo de gran importancia para los rusos, visto en la gran influencia del Ártico, del Mar Caspio y del Mar de Okhotsk en su estrategia marítima (Orbaiceta, 2022).

La geografía, combinada con las condiciones físicas y la longitud de la costa, proporciona la base para que la población, el carácter nacional y el gobierno desarrollen su Poder Marítimo en base a sus convicciones y deseos (Mahan, 2021). Estos tres últimos aspectos, aunque más subjetivos, ayudan en la interpretación de los condicionantes de las estrategias marítimas. Con dimensiones continentales, las largas historias de conflictos en la RPC y Rusia hacen que la población y sus gobernantes se involucren en cuestiones de Seguridad y Defensa, aumentando el carácter nacional de estos países.

7 Aptitud de un pueblo para los asuntos relacionados con el mar (TOSTA, 1984).

8 Esta cadena de islas se extiende desde el archipiélago japonés hasta Filipinas, incluida la isla de Taiwán, de gran importancia para el pensamiento geoestratégico chino (YOSHIHARA, 2012).

Abordando específicamente sobre el tema de control del mar, debido al predominio de la ofensiva, esta es una de sus ideas más conocidas, y también la que enfrenta más críticas, pues se interpreta como el Estado absoluto en busca de la *batalla decisiva*⁹ (Gonçalves, 2021). Mahan argumenta que es necesario tener el control del mar, o sea que el enemigo no pueda acceder al mar (Mahan, 2021). Con ello, romper con la LCM contraria traería resultados nefastos para el enemigo, pues afectaría su comercio marítimo y, en consecuencia, su capacidad de generar riqueza (Till, 2018).

En la concepción de Mahan, el objetivo principal de una escuadra corresponde a crear una fuerza que supere en números y en poder de combate al enemigo (Mahan, 2021).

Así podemos decir que, el núcleo de la estrategia marítima mahaniana es identificable en las estrategias marítimas de las dos potencias, es decir, una fuerte fuerza naval capaz de buscar una batalla decisiva con su oponente, además de capacidades logísticas, con una presencia a nivel mundial, con sus flotas mercantes participando en el transporte mundial y con la búsqueda de bases fuera de sus territorios para apoyar a sus buques mercantes y de guerra.

La influencia de Julian Stafford Corbett

El abogado Julian Stafford Corbett fue contemporáneo de Mahan, y sus ideas contribuyeron a la estrategia marítima en vísperas de la Gran Guerra (1914-1918) y hoy continúan influyendo. Sin embargo, el primero fue más juicioso con relación a las limitaciones del Poder Marítimo en comparación con su homólogo estadounidense. Incluso profundizando en el mismo tema, ambos tenían una comprensión diferente sobre el funcionamiento de la economía mundial y el desarrollo del Poder Marítimo (Till, 2018), (Suarez, 2020).

Como diferencias conceptuales, cabe señalar que Corbett, en *Some principles of maritime strategy*, considera que la pérdida del control del mar por parte de un adversario no representa que la otra parte lo haya conquistado, afirmando que lo normal es que ninguno de los bandos tiene el control total del mar (Corbett, 2019). Además, afirma que "(...) el comando del mar, por tanto, no significa otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas ya sea con fines comerciales o militares" (Corbett, 2019).

A efecto de analizar las estrategias navales y el contexto en el que se aplican, Mahan y Corbett son más complementarios que incompatibles. En otras palabras, mientras que el primero muestra cómo el liderazgo chino pretende actuar en el extranjero para hacer

9 La batalla decisiva se entiende aquí como la describe Geoffrey Till (2018): "cuando la victoria, además de las pérdidas y daños infligidos al enemigo durante el combate, puede ofrecer el dominio victorioso del comando del mar, permitiendo el uso del mar con decisión para sus propósitos e impidiendo que el enemigo haga lo mismo" (TILL, 2018).

realidad el “*sueño chino*”, al igual que la Rusia de Vladimir Putin pretende fortalecer el papel de la Armada rusa en el contexto internacional, con el objetivo de fortalecer su condición de gran potencia naval y marítima; el segundo ofrece lineamientos sobre cómo manejar los riesgos de ambos Estados frente a las disputas por la hegemonía con EE.UU (Gonçalves, 2021), (Orbaiceta, 2022).

La influencia de los teóricos clásicos y el mundo posmoderno

Los conceptos de los pensadores clásicos de la estrategia naval siguen siendo aplicables. Sin embargo, se limitan a abordar los problemas que enfrentan las armadas de hoy, como la piratería, el crimen transnacional, la asistencia a desastres naturales, el terrorismo, los problemas de inmigración y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)¹⁰ (Till, 2018).

Desde el siglo pasado, este tema ha sido debatido por muchos autores, que han ganado relevancia en el escenario mundial, como Raol Castex (1878-1968), Lars Werdin (1947-) y Geoffrey Till.

Además de los temas anteriores y considerando el escenario actual, Geoffrey Till señala la importancia de los mares y océanos para las Naciones, en virtud de cuatro atributos principales del medio ambiente marino, en los cuales será importante para el éxito de la potencia marítima: (a) recurso, por ser depositario de materiales valiosos como el gas natural, el petróleo o la pesca; (b) medio de transporte e intercambio, ya que alrededor del 90 por ciento del comercio actual en el mundo se realiza por mar; (c) como medio de difusión de información e ideas, ya que los cables submarinos constituyen la principal infraestructura física de Internet; y (d) medio de dominación, ya que a partir del siglo XVI, un grupo de potencias occidentales pudo beneficiarse de la estrecha relación entre los aspectos militares y comerciales teniendo como resultado, lograr un dominio global (Till, 2013).

Geoffrey Till, alineado con Mahan, también destaca que el poder marítimo es un sistema relacionado con el poder naval, estando a cargo de este último la protección de los activos marítimos, importantes para la prosperidad económica y el éxito militar (Till, 2013). Todo esto solo confirma cuán importante es para un Estado tener una estrategia marítima que respalde sus necesidades y ambiciones, con una Armada fuerte que esté activa en el escenario mundial.

10 “La pesca INDNR se refiere a la pesca y actividades relacionadas que operan al margen de la ley y socavan la pesca sostenible, e incluye muchos tipos de actividades ilícitas, por ejemplo, pescar sin licencia o autorización, no informar o informar incorrectamente de las capturas, pescar en zonas prohibidas y capturar o vender especies prohibidas o pescar en zonas no cubiertas por un marco normativo” (FAO, 2023, párr. 1).

Los elementos teóricos presentados aquí proporcionarán un lenguaje común para comprender las estrategias marítimas de la RPC y Rusia, en el contexto del Gran Caribe, a fin de establecer una construcción teórica entre los elementos del Poder Marítimo en esta región.

Relaciones de los Estados Unidos de América y el Gran Caribe

Según Villa (2014, p.198), el geopolítico Nicholas J. Spykman (1893-1943), tuvo influencia directa en la política externa de los EE. UU, abordando directamente la necesidad de comprender las realidades geográficas que determinan su estabilidad.

Al señalar la importancia de la región, Spykman se refirió al GC como el Mar Mediterráneo americano. Dada la ubicación más oriental de América del Sur, el Mar Mediterráneo también se caracteriza por el despliegue de un gran espacio marítimo integrado, haciéndose necesario para los EE. UU., que no puede negociar o delegar por la importancia de mantener una posición fuerte para su estabilidad, proyecciones estratégicas y para controlar las amenazas a su seguridad (Villa, 2014, p.199).

Por su importancia, Spykman refuerza que la zona clave para los norteamericanos debería ser el Mar Mediterráneo, ya que "(...) es una zona en que Estados Unidos mantiene una posición de indiscutible supremacía naval y aérea. Esta masa de agua constituye actualmente un mar cerrado a toda suerte de tentativas y propósitos, cuyas llaves están en nuestras manos..." (Spykman, 1944, p.64).

En ese sentido, el GC históricamente ha demostrado tener un gran valor estratégico, donde ha aumentado el interés de fuertes competidores en la región. Reforzando la posición de liderazgo que debe asumir los EE. UU. Villa (2014, p.200) muestra la importancia de países, como Colombia, para ese objetivo: "(...) Colombia y Venezuela aparecen, así como países necesariamente conectados con las dinámicas del Gran Caribe, y en esa medida debería ser preocupación prioritaria de Washington las orientaciones geopolíticas y de política exterior que estos países puedan seguir."

En línea con lo anterior, el 18 de noviembre de 2013, en un discurso ante la Organización de los Estados Americanos (OEA), el secretario de Estado John F. Kerry (1943-) informó que había terminado la Doctrina Monroe¹¹, doctrina que guió la acción de EE. UU durante casi doscientos años, reforzando el carácter democrático y la libertad de los estados de la región para elegir sus alianzas o posiciones geoestratégicas, así:

11 La Doctrina Monroe fue establecida por el presidente de los Estados Unidos, James Monroe, en un discurso ante el Congreso de los Estados Unidos en 1823, estableciendo la política de los Estados Unidos hacia los países europeos y latinoamericanos. Esta fue una forma de evitar la interferencia europea en las Américas cuando las antiguas colonias se independizaron. Además, según esta doctrina, Estados Unidos se posiciona como el líder de las Américas: "América para los americanos" (Higa, 2020).

En los primeros días de nuestra república, Estados Unidos hizo una elección sobre su relación con América Latina. El presidente James Monroe, quien también fue secretario de Estado, declaró que Estados Unidos actuaría unilateralmente y de hecho como el protector de la región. La doctrina que lleva su nombre afirmó nuestra autoridad para intervenir y oponernos a la influencia de las potencias europeas en América Latina. Y a lo largo de la historia de nuestra nación, los sucesivos presidentes han reforzado esa doctrina y han tomado una decisión similar. Hoy, sin embargo, hemos hecho una elección diferente. La era de la Doctrina Monroe ha terminado. La relación, eso vale la pena aplaudir. Eso no es algo malo. (Kerry, 2013, párr. 5).

En otras palabras, Kerry no solo anunció el distanciamiento de las doctrinas geopolíticas y de política exterior seculares con América Latina, incluido el GC, sino también cambiará gradualmente en los próximos años (Villa, 2014, p.197).

El retiro de las acciones directas norteamericanas en América Latina dio lugar a importantes cambios geoestratégicos en la región, como la llegada de otros países competidores de los EE. UU, buscando formar alianzas, ya fueran aparentemente comerciales o de carácter estratégico/ideológico. En este sentido, se observa la llegada de Potencias extracontinentales, como China y Rusia, mostrando una concepción multilateral posguerra Fría (Ellis, 2013).

Casi diez años después del impactante discurso de John Kerry, en diciembre de 2020, el secretario de Marina de los EE. UU. publica su estrategia naval, que contempla la integración de *United States Navy*, *United States Marine Corps* e *United States Coast Guard*, para enfrentar las amenazas que se presentan de la competición con las citadas potencias extracontinentales (EE. UU, 2020).

Corroborando lo anterior, la mencionada estrategia naval identifica a la RPC y a Rusia como conductores de actividades perversas, con la finalidad de socavar el Sistema Internacional en nombre de sus propios intereses (EE. UU, 2020).

El documento también establece que la estrategia marítima de EE. UU. prioriza la competencia con China, un adversario con potencial económico y militar para enfrentar la hegemonía de los norteamericanos, además de mencionar el subsidio estatal chino en las actividades de pesca INDR, la extracción de recursos de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Estados incapaces de defender sus derechos y la extensión Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR)¹² como una forma de brindar apoyo logístico e infraestructura de apoyo para la operación de sus fuerzas en lugares alejados de la costa china, incluido el GC, a través de financiamiento, con el fin de controlar el acceso a posiciones marítimas estratégicas (EE. UU, 2020).

12 La sección "Competencia estratégica de China en el Gran Caribe" detallará la IFR.

Competencia estratégica de Rusia en el Gran Caribe

El Gran Caribe vivió momentos de gran importancia en la historia rusa. Puerta de entrada al flanco sur de los EE. UU, sus países sufrieron influencias ideológicas de las dos superpotencias de la época durante la Guerra Fría. Esto se puede evidenciar por la mayor probabilidad de confrontación directa entre la antigua URSS y los EE. UU durante este período, que fue la Crisis de los Misiles¹³, donde Cuba jugó un papel importante.

Con la disolución de la antigua URSS y la caída del Muro de Berlín, Rusia llevó a cabo una retirada directa de la región, dejando el protagonismo regional a EE. UU. Como resultado, la década de 1990 no mostró muchos cambios geopolíticos y estratégicos por parte de los rusos para los países de la región. Sin embargo, hubo un cambio de dirección a fines de esa década, con dos grandes hechos: la llegada al poder en Venezuela de Hugo Chávez en 1999 y de Vladimir Putin en 1999. Después de eso, empezó una nueva era en las relaciones de Moscú con el GC, incluyendo la reanudación de las relaciones con su antiguo aliado Cuba.

La primera década del siglo XXI trajo consigo importantes en el tema geoeconómico y geopolítico. Como ya se mencionó en la última sección, los Estados Unidos de América mostraron cierta pérdida de influencia, abriendo espacio para la multipolaridad. Según Villa (2014, p.201), con eso, las actividades de Rusia en la región se han centrado en áreas de interés comercial, como el comercio de armas, actividades petroleras, la minería y algunos sectores tecnológicos y la adquisición de alimentos.

El establecimiento de relaciones con países de América Latina y el GC, se sustentan no solo en factores comerciales, sino también ideológicos, como lo menciona Villa (2013, p.201) cuando dividiéndose en tres grupos diferentes: "antiguos aliados soviéticos (Cuba y Nicaragua), países con una clara orientación antiamericana (Venezuela, Bolivia y Ecuador) y países con claras relaciones comerciales (Brasil, Perú y Argentina)".

Puede decirse que "(...) la estrategia diplomática rusa no es suficiente ni en tamaño ni en alcance, ni refleja la búsqueda de relaciones diplomático-estratégicas que incluyen el recurso a la fuerza o una alianza militar ofensiva que afecte la seguridad hemisférica de manera considerable" (Ghotme, 2015, p.84), en cambio, busca reequilibrar el Sistema Internacional y evitar la expansión de los EE. UU en su esfera natural de influencia que es Eurasia (Chávez, 2018).

Esto es aún más evidente en febrero de 2013, cuando Vladimir Putin firmó el Concepto de Política Exterior de la Federación Rusa, estableciendo las acciones de su país hasta 2018 y fijando como objetivos "(...) la instauración de un planeta multipolar, a

13 La Crisis de los Misiles, que ocurrió en octubre de 1962, fue un incidente diplomático entre EE. UU y la ex Unión Soviética por la instalación de misiles en Cuba. El evento es considerado el momento más tenso de la Guerra Fría cuando el mundo tenía una posibilidad real de sucumbir a una guerra nuclear (Bezerra, 2020).

la vez de diluir la actualmente creciente polarización global entre la corriente angloeurocéntrica tradicional del transatlantismo por un lado y aquella nueva del asiaticismo-pacífico por el otro" (Haluani, 2013, 86).

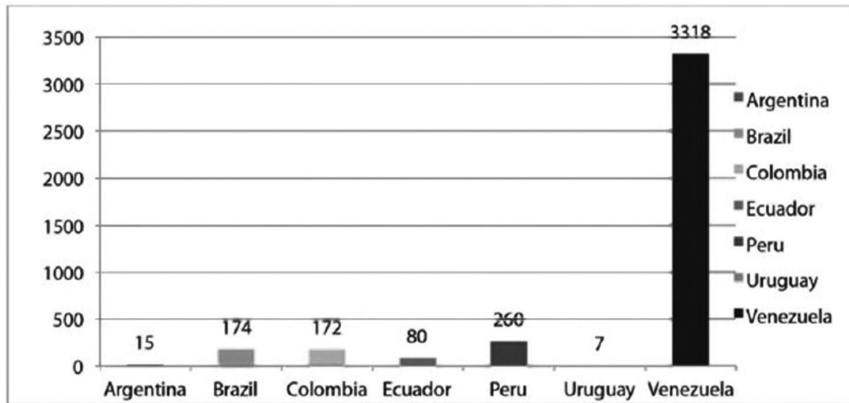
En este contexto, es importante resaltar que Rusia ha venido estableciendo fuertes y notables relaciones con el grupo de países del ALBA (Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América) – Venezuela, Nicaragua, Cuba y Bolivia – especialmente con los tres primeros países, por ejemplo, esto le permite entablar una confrontación geopolítica con los EE. UU en el GC, tal como lo hizo la ex URSS. Rusia, por ser un gran productor de armas, ha vendido armas para varios países latinoamericanos. Sin embargo, en algunos países, como Nicaragua, Venezuela y Cuba, esa relación es más que un acuerdo comercial, es una relación estratégica (Villa, 2014), (Maspons, 2019).

La relación con estas tres naciones se hizo aún más estrecha en 2018 debido a algunos factores como: a crisis que se estableció en Venezuela, lo que hizo esa Nación más dependiente de los rusos; los cambios de la constitución y del presidente en Cuba, que los llevaran a obtener ayuda financiera de Moscú; y la presencia rusa en Nicaragua, que levantó la alarma pública del Pentágono. Los EE. UU se refirió a este trío de países como el "eje del mal" en el hemisferio occidental y los rusos están demostrando a los norteamericanos y al mundo que la presión que ha venido recibiendo en sus fronteras terrestres puede ser recíproca (Maspons, 2019, p.8).

Las relaciones bilaterales, en el caso de Venezuela, son relativamente nuevas, empezando durante el gobierno de Chávez a finales de 1999, cuando se delinearón las principales áreas de interacción económica y energética. Sin embargo, esta cooperación ha consolidado a lo largo de los años (Paníev, 2013, p.122). Con eso, los rusos se beneficiaron de acuerdos no solo en el campo energético, sino también en Defensa; realizando, en poco tiempo, ejercicios navales y aéreos en el Caribe, como destaca García (2012, p. 71): "(...) maniobras que despertaron conjeturas acerca de la posibilidad de que Caracas se convirtiera en el pivote de la injerencia política y militar rusa a través del proyecto de la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América". A continuación, el gráfico muestra las exportaciones de armas rusas a América del Sur, siendo Venezuela el principal comprador.

La presencia rusa en otros ámbitos venezolanos se identifica a través de la cooperación en las áreas educativa y cultural. Como señala Chávez (2018), en 2006 el Ministerio de Cultura de Venezuela y la Agencia Federal de Cultura y Cinematografía de la Federación Rusa firmarán el Programa de Cooperación e Intercambio Cultural; y en 2015, Venezuela participó de la Feria Internacional del Libro de Moscú, hecho histórico porque nunca un país latinoamericano habría participado (Macías, 2017, p.68).

Figura 1. Volumen total de exportaciones de armas desde Rusia hacia América del Sur, consolidado 1992-2013



Fuente: Información recuperada de Maspons (2019)

En lo que respecta a Cuba, en el año 2005, bajo la administración del presidente Raúl M. Castro R. (1931 -), fueron implementados numerosos acuerdos en el área militar y económica, como la iniciativa de cooperación empresarial, donde se aprobó el Memorándum sobre Principios de Interacción Estratégica, lo que fue la piedra angular para la reactivación de las relaciones ruso-cubanas, enfatizando la cooperación en los campos de transporte, energía, aviación civil, tecnología y biofarmacéutica (Paníev, 2013, p. 124).

Además, durante la visita del presidente ruso, Vladimir Putin, en 2014, se condonó el 90 % de la deuda cubana, es decir, cerca de 32.000 millones de dólares. En la misma visita se firmaron contratos para obras en puertos marítimos, la construcción de la Central Hidroeléctrica y de una Zona Marítima especial (Paníev, 2013, p. 125). En los últimos años ha cobrado protagonismo la cooperación en la modernización de la infraestructura ferroviaria cubana, y la modernización de la central termoeléctrica Máximo Gómez (Chávez, 2018).

Con respecto a Nicaragua, un punto importante de la presencia estratégica de Rusia en el GC e incluso en América Latina fue la participación en programas antinarcóticos, como la creación de un centro regional antidrogas y la inauguración de un centro de desminado humanitario (Ellis, 2013).

De esta forma, Rusia se convirtió paulatinamente en el mayor inversionista en la modernización de las capacidades militares de Nicaragua, al mismo tiempo que se convertía en su financiador internacional, como afirmó, a finales de 2013, el Viceministro de Defensa ruso y Secretario del Consejo de Seguridad de Rusia, Nikolai Patrushev (1951 -) que Rusia apoyaría cualquier acción armada que involucre a Nicaragua, aparentemente refiriéndose directamente al fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre las islas de San Andrés y Providencia en disputa entre Nicaragua y Colombia (Villa, 2014, p.205).

En general, otra forma en que Rusia ha influido en el GC es a través de la exportación de fertilizantes, donde los rusos junto a sus aliados son responsables de gran parte del abastecimiento mundial y esto se hizo aún más evidente con la Invasión de Rusia sobre Ucrania, que causó una enorme preocupación por el aumento de los precios de los alimentos que podría provocar la falta de fertilizantes. Como ejemplo, citemos a Colombia, país que tiene grandes relaciones comerciales y geoestratégicas con los EE. UU, pero que depende de la exportación del 20% de sus fertilizantes desde Rusia, como podemos ver en la siguiente infografía:

Figura 2. Influencia de los fertilizantes en Colombia



Fuente: Información recuperada de Ramírez (2022)

Dado lo anterior, podemos observar que la Rusia de Vladimir Putin es un Estado que busca encontrar un espacio en la nueva distribución multipolar del poder y que, como único heredero de la ex URSS, se ha enfrentado a grandes retos y aspira para convertirse en la potencia regional e internacional de antaño. Y eso ha llevado a este gran país a establecer relaciones con países de otras latitudes. Orbaiceta (2022) destaca esta búsqueda de liderazgo, incluso en relación con la Armada, destacando una de las diferencias entre la actual Estrategia Marítima de 2022 y la de 2015:

La doctrina de 2015 perseguía el establecimiento de la Armada de Rusia como un actor importante en los océanos del mundo, cuyas prioridades pasaban por la explotación de los recursos naturales que sobre ellos se extienden; en un contexto internacional distinto al que se describe en la doctrina de 2022. El documento trataba de reafirmar el papel de la Armada rusa en el panorama internacional, con intención de fortalecer su estatus de gran potencia marítima. Este término, que en 2015 tan solo aparecía mencionado una vez, adquiere en 2022 un mayor protagonismo (Orbaiceta, 2022, p.5).

Con el objetivo de volver a ser la superpotencia de antaño, la búsqueda de nuevos mercados y, sobre todo, la búsqueda de bases fuera de su territorio para sustentar una Armada fuerte y una flota mercante de proporciones globales será el eje de las Políticas adoptadas por el presidente Vladimir Putin, como ya se puede observar en su estrategia marítima más actual.

Competencia Estratégica de China en el Gran Caribe

En el siglo XXI, el renacimiento de China como una de las principales potencias militares y económicas es una realidad. Sin embargo, los debates en relación con la forma que los chinos ha alcanzado este destaque ha aumentado cada vez más. Uno de los aspectos más interesantes tiene que ver con la expansión del poder marítimo de China, país que por tradición se ha considerado una potencia terrestre. El principal factor del ascenso del gigante asiático a las filas de la élite de las potencias mundiales fue precisamente su creciente protagonismo en el comercio mundial y, por tanto, la creciente importancia de las conexiones marítimas con el exterior para la prosperidad económica y la estabilidad política de la Nación (Sanz, 2020, p.58).

Poseedor de la mayor población del mundo con más de 1.410 millones de personas y con una superficie de casi 9,6 millones de km², siendo la tercera en extensión, según la CIA (2022), hizo que esta superpotencia desarrollara estrategias externas a su país, con objetivo de sostener a su población y buscar recursos para su enorme territorio.

Con una economía próspera y con rápido crecimiento, el PIB real de China creció un 8,1 % en 2021, lo que representa un aumento significativo del 2,2 % en 2020, el punto álgido del confinamiento por la COVID-19 (U.S. Energy Information Administration, 2022).

Diversas previsiones apuntan a que el gigantismo de la economía de la RPC superará al de los EE. UU. antes del final de la tercera década del siglo XXI (Sutter, 2019). Las cifras subrayan el papel de China en la producción, distribución y consumo global (Yoshihara y Holmes, 2018, p.50). Según estos mismos autores, más del 90% de las importaciones y más del 85% de las exportaciones chinas medidas son por mar, lo que sugiere que China debe priorizar su Poder Marítimo y Naval, pues destacan: "(...) décadas de migraciones, desarrollo de infraestructuras, inversiones financieras y expansión industrial han fijado a China permanentemente en el sistema mercantil oceánico" (Yoshihara y Holmes, 2018, p.64)

Otro factor que subraya la importancia de los enlaces marítimos de ultramar para el desarrollo económico de China se relaciona con su seguridad energética, particularmente de las LCM a través de los cuales se enruta gran parte de su suministro de petróleo (Andrews-Speed y Dannreuther, 2011). Es importante informar que China fue el mayor consumidor y productor de energía del mundo en 2020 y se espera que su demanda continúe aumentando (U.S. Energy Information Administration, 2022).

El ascenso de China como potencia mundial se ha destacado como uno de los temas más relevantes desde principios de este milenio, junto con su ambición de convertirse en un líder mundial con un poder nacional considerable e influencia internacional. Para lograr este objetivo, la República Popular China apuesta por el Poder Marítimo y el dominio del ambiente marítimo. Inicialmente, en su entorno y, paulatinamente, en mares cada vez más distantes (Yoshihara y Holmes, 2018), (Xiaoyan, 2014).

Dado lo anterior, para sostener todo este crecimiento, la estrategia más importante de esta superpotencia ha sido la ambiciosa *Iniciativa de la Franja y la Ruta*, que fue presentada en 2013 por el presidente Xi Jinping (Sáez, 2020). "(...) Es la primera vez en años recientes que China ha articulado proactivamente una visión internacional", señala Brown (2018, p.76) al mencionar el cambio de postura de China con la mencionada estrategia.

La meta de la IFR es tener una mejor conectividad entre Asia, África y Europa mediante la integración de proyectos de infraestructura, "(...) abrazando la tendencia hacia un mundo multipolar, la globalización económica y la diversidad cultural" (NDRC, 2015, párr. 6) y tiene dos componentes: una tierra y un mar (Rolland, 2017).

Según Rolland (2017), uno de los motivos económicos de la IFR es abrir nuevos mercados para sus inversiones. A pesar de las negativas formales de Pekín, desde una perspectiva estratégica, la IFR tiene también otros objetivos, como la diversificación de fuentes de suministro de energía y reducir el riesgo de confrontación directa con los EE. UU. y sus aliados al redirigir energía a fronteras internas chinas (Rolland, 2017).

Los elementos marítimos y terrestres de la IFR "(...) contribuirían al mismo objetivo de resistir los percibidos intentos de Estados Unidos de restringir y contener el espacio estratégico de China... pero intentándolo hacer de maneras que minimicen el riesgo de un conflicto militar" (Rolland, 2017, p.118). La autora concluye que IFR no es solo una estrategia de desarrollo o un conjunto de programas de infraestructura. Es también, un vehículo clave para una estrategia destinada a restaurar a China al estatus de potencia mundial, trazando un curso a largo plazo y requiriendo el uso completo de sus recursos militares, económicos y diplomáticos (Roland, 2017, p. 119).

Inicialmente enfocado en Asia y Europa, la IFR pronto se expandió hacia la América Latina y, consecuentemente, el Caribe (ALC), como se destaca a continuación:

En ese momento la proyección del gran proyecto se centraba en las regiones de Asia y Europa, pero no se pensaba en su extensión hacia América Latina y el Caribe. Desde el primer momento, Estados Unidos percibió la iniciativa china como un peligro para sus intereses, aun cuando algunos empresarios estadounidenses han mostrado interés en participar en dicho proyecto. Cuatro años después en el 2017 con la incorporación de Panamá, el gran proyecto chino avanzó hacia la región latinoamericana y caribeña. Posteriormente se incorporaron en el 2018 Trinidad y Tobago, Surinam (mayo), Antigua y Barbuda, Bolivia (junio), Dominica, Guyana (julio), Uruguay (agosto), Costa Rica, Venezuela, Granada (septiembre), El Salvador, Chile, República Dominicana, Cuba (noviembre), Ecuador (diciembre), mientras en el 2019, Barbados (febrero), Jamaica (abril) y Perú (abril). Argentina podría ser el miembro número 20 (Ben, 2022, p.461)

Pero ¿qué haría de la región del Gran Caribe un actor importante en el tablero geoestratégico chino? Es esta importancia la que Velásquez (2022, p. 629) destaca:

Comparado con China, el conjunto de países del Gran Caribe es un mercado pequeño. Sin embargo, es un territorio atractivo para el comercio, la inversión y el desarrollo de infraestructura para el transporte y la comunicación internacional, debido a su variedad de yacimientos de recursos naturales, principalmente de hidrocarburos, minerales metalíferos y no metalíferos. Además, su ubicación geográfica es estratégica para el transporte internacional.

Complementando la respuesta, Uriarte (2020) enfatiza en el aspecto geoestratégico, que las alianzas con los países de la región son importantes en el ámbito internacional debido a las iniciativas de actores internacionales que se oponen a la estrategia china, como se muestra a continuación:

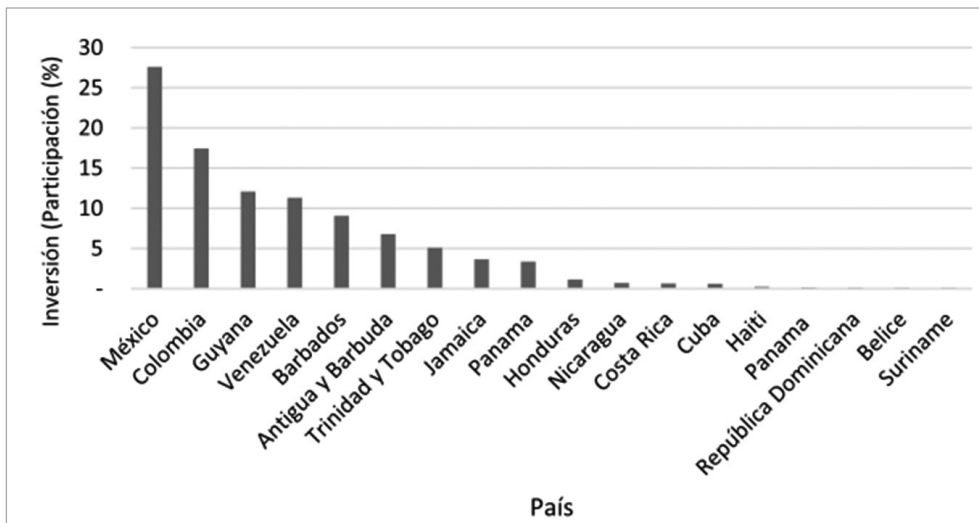
Pero la importancia del Caribe radica en mucho más que una mera balanza comercial. La relación con esta región es por demás estratégica desde el punto de vista geopolítico. (...) existe una estrecha relación de fraternidad y cooperación entre los 15 Estados miembros de la CARICOM¹⁴, o Comunidad del Caribe. Esta unión frecuentemente se ve reflejada en la forma en que dichos países se desenvuelven en el ámbito internacional, y en particular en organismos multilaterales de concertación política como las Naciones Unidas o la Organización de Estados Americanos. El habitual proceder caribeño en estos foros consiste en consultar los asuntos a debatir con los miembros de la Comunidad, de modo que no se avanza en un tema hasta contar con el consenso de todas o la mayoría de las partes, a fin de poder emitir una postura como región. Por consiguiente, para cualquier iniciativa propuesta por un actor internacional es conveniente contar con el apoyo de CARICOM en los foros multilaterales: siembra las semillas de la simpatía del Caribe y podrán cosechar algo más de una docena de votos favorables. El Dragón Rojo es consciente de esto, y los hechos demuestran que no escatima en la construcción de alianzas como una herramienta útil para mantener una posición fuerte dentro del gran tablero de ajedrez geopolítico (a la vez que aumenta su poder blando ante esos aliados) (Uriarte, 2020, p.29).

14 "Es un mecanismo de integración establecido el 4 de julio de 1973 por el Tratado de Chaguaramas. Está compuesto por 15 Estados Miembros y 5 Asociados, en su mayoría islas de las Antillas menores del Caribe, y otros países de la región. Sus principales temas son asuntos institucionales, facilitación del comercio, acceso a mercado de bienes y servicios, transporte y la solución de controversias comerciales regionales" (Colombia, 2022, párr. 1).

La inversión china en el GC comenzó a principios de los años 2000 en la ayuda al desarrollo, en particular proyectos de infraestructuras como escuelas, hospitales y carreteras. Por lo tanto, estas inversiones fueron una buena oportunidad de crecimiento y desarrollo social en regiones dependientes de la extracción de recursos naturales no renovables (Velásquez, 2022).

En 2008, el gobierno chino publicó el primer "Documento sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe", que estableció el objetivo de construir una alianza cooperativa integral que ofrezca igualdad, beneficio mutuo y desarrollo común (China, 2016, párr. 6). De esta forma, con las estrategias de "ir al exterior" y cooperación en capacidad productiva internacional, América Latina y el Caribe se han convertido en importantes destinos de cooperación. Además, la experiencia de las empresas chinas en la construcción de infraestructura ha ayudado a esos países a reducir su rezago en este tema (Shoujun y Zhang, 2018). A continuación, se muestra un gráfico que muestra la participación de las inversiones chinas en el GC:

Figura 3. Participación como destino de inversión chino (%), 2000-2019 (valores constantes de 2015).



Fuente: Información recuperada de Velásquez (2022)

Volviendo al tema de la importancia del Poder Marítimo en relación con el contexto anterior, en 2019 se publicó una actualización del Libro Blanco de Defensa de la República Popular China, titulado La Defensa Nacional de China en la Nueva Era, que establece que "los intereses de ultramar son una parte crucial de los intereses nacionales de China" y que "la AEPL está acelerando la transición de sus tareas desde la defensa en los mares cercanos a misiones de protección en los mares lejanos" (SCIO, 2019, p.14).

De esta forma, la evolución de la AEPL como Armada de “Aguas Azules” es una realidad ya comprobada, donde se observa una creciente y continua expansión de actividades, la distancia es cada vez mayor y con el tema logístico en constante mejora. Tal desarrollo ocurre en simbiosis con la expansión promovida por la IFR (MCDEVITT, 2020).

Conclusiones

El presente trabajo buscó presentar al lector las estrategias utilizadas por la RPC y Rusia en el GC, con un mayor enfoque en la Estrategia Marítima, por ser una revista conmemorativa del Bicentenario de la Armada de Colombia.

Poseedor de un gran valor estratégico, el GC es objetivo de la codicia por parte de las mencionadas superpotencias, debido a la búsqueda de seguridad alimentaria y energética, además de ser el flanco sur de EE. UU. Con esto, existen varios tipos de intereses en la región, entre ellos, económicos, históricos e incluso político-ideológicos. Y en este contexto cobra importancia el mar y la necesidad de contar con una Fuerza Naval fuerte.

Con el objetivo de convertirse en el importante autor global de antaño y buscando reflejar claramente el enfrentamiento con la OTAN, la Rusia de Vladimir Putin se ha acercado cada vez más a los países de la región, principalmente con aquellos que tienen la misma inclinación ideológica que la propia Rusia, con énfasis en Venezuela, Cuba y Nicaragua.

La RPC, intentando buscar el “sueño chino”, ha dado protagonismo a AEPL, que tiene una vinculación directa con la expansión geoeconómica y su capacidad de proyección, para potenciar su principal estrategia: Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Ambas superpotencias han enmarcado los conceptos de Mahan como un modelo estratégico, especialmente en lo que se refiere al posicionamiento de bases avanzadas para brindar el apoyo necesario a la Fuerza Naval y sus flotas mercantes, además de su entorno estratégico.

El GC ya asiste a la proyección de poder de ambos Estados, principalmente por los vínculos económicos, con la creciente presencia de sus Armadas y en el caso más evidente de China, de su flota pesquera, con grandes inversiones en infraestructura en los Estados de la región, en confrontación con el liderazgo estadounidense.

En un mundo en constante cambios, superpotencias como RPC, Rusia y EE. UU. compiten por el dominio geopolítico y económico. El GC tiene las formas para defenderse y muy más que eso, para crecer; uniéndose y decidiendo transformar la pequeña, pero muy grande y hermosa región del Caribe, aún más grande.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento

estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - III Fase" del grupo de investigación "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Autor

Michel Melo da Silva. Capitán de Fragata (CIM-Brasil), Magíster en Ciencias Navales, Escuela de Guerra Naval, Brasil. Magíster en Estrategia y Geopolítica, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia. Profesional en Ciencias Navales, Escuela Naval, Brasil.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-4911-8929>

Contacto: michel.melo@esdeg.edu.co

Referencias

- Ardila, M. (2005). *El Gran Caribe: historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Andrews-Speed, Philip, y Roland Dannreuther. (2011). *China, Oil, and Global Politics*. Routledge.
- Banco Mundial. (2022). *Banco Mundial. Datos Banco Mundial*. <https://datos.bancomundial.org/pais/haiti>
- Banco Mundial. (2023). *Datos Banco Mundial. Grupo Banco Mundial*. <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD>
- Ben, M. S. (2022). *China Vs Taiwán en el Gran Caribe: una visión geopolítica*. La presencia china en el Gran Caribe: Ayer y hoy, 437-480
- Bezerra, J. (2020). *Crise dos Mísseis. Toda Matéria*. <https://www.todamateria.com.br/crise-dos-misseis/>
- Blainey, G. (2008). *Uma breve história do século XX*. 2. ed. São Paulo: Editora Fundamento Educacional.
- Chávez, T. P. (2018). *La geopolítica Rusa en el Gran Caribe del siglo XXI: Cuba y Venezuela*. Centro de Estudios Latinoamericanos, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.
- China. (2016). *Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe*. Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China. https://www.fmprc.gov.cn/esp/wjdt/wjzc/201611/t20161124_895012.html
- CIA. (2022). *China. Fuente: Central Intelligence Agency: CIA. (2022). Central Intelligence Agency*. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/china/summaries/>
- Corbett, J. S. (2019). *Some Principles of Maritime Strategy*. Edition de Kindle.
- Colombia. (2022). *La comunidad del Caribe (CARICOM)*. Ministerio de Relaciones Exteriores. <https://www.cancilleria.gov.co/international/consensus/caricom>
- Datosmacro. (2022). *Expansión*. Fuente: <https://datosmacro.expansion.com/pib/mexico>
- EE. UU (2020). *Department of The Navy. Advantage at Sea: prevailing with integrated all-domain naval power*. Department of The Navy.
- Ellis, E. (December de 2013). Russia, Iran and China in Latin America: evaluating the threat. *Defense Dossier*, 7-10.
- FAO. (2023). *fao.org. Fuente: Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR)*. <https://www.fao.org/iuu-fishing/fight-iuu-fishing/es/>
- García, P. (2012). Rusia y América latina: las agendas compatibles hacia el futuro. *OASIS* (17), 66-87.

- Gonçalves, G. M. (2021). *Os poderes navais dos estados unidos da américa e da república popular da china no atlântico sul: Implicações para a Marinha do Brasil até 2050*. Escola de Guerra Naval.
- Ghotme, R. (Junio de 2015). La presencia de Rusia en el Caribe: hacia un nuevo equilibrio del poder regional. *Reflexión Política*, 017, (33), 78-92.
- Haluani, M. (2013). Rusia en América Latina: variables, implicaciones y perspectivas de su presencia en el hemisferio occidental. *Revista Politeia*, 51, (36), 83-124. Instituto de Estudios Políticos.
- Higa, C. C. (2020). *Doutrina Monroe*. Fonte: *Mundo Educação*. <https://mundoeducacao.uol.com.br/historia-america/doutrina-monroe.htm>
- Kerry, J. (18 de November de 2013). Fonte: *Department of State. Organization of American States*. <https://2009-2017.state.gov/secretary/remarks/2013/11/217680.htm>
- Macías, J. A. (Noviembre-Diciembre de 2017). *Las relaciones entre Venezuela y Rusia en ele contexto geopolítico latinoamericano y caribeño*. Centro de Estudios Latinoamericanos, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México - CaroCen 5, 63-72
- Mahan, Alfred Thayer. (2021). *The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783*. Anboco.
- Maluf, R. S., & Menezes, F. (2000). *Caderno 'Segurança Alimentar'*. Paris Fhp
- Maspons, I. I. (2019). *Rusia aumenta su atención estratégica en el Gran Caribe por la crisis venezolana*. Global Affairs: Presencia Extrahemisférica.
- Mcdevitt, Michael A. (2020). *China as a Twenty First Century Naval Power: theory, practice and implications*. Annapolis: Naval Institute Press.
- NDRC. 2015. *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*.
- Orbaiceta, G. V. (12 de Diciembre de 2022). *Doctrina Marítima de Rusia 2022. ¿Qué ha cambiado?* Instituto Español de Estudios Estratégicos - Documento Opinion 110.
- Paníev, Y. (2013). *Cooperación económico-comercial ruso-latinoamericana. Adelantos y deficiencias*. Instituto de Latinoamérica de la Academia de Ciencias de Rusia, (3).
- Ramírez, J. C. (22 de Marzo de 2022). Escasez de fertilizantes amenaza con encarecer más la canasta básica. *El Colombiano*. [https://www.elcolombiano.com/negocios/ guerra-entre-rusia-y-ucrania-subira-precio-de-la-comida-en-colombia-DH16996467](https://www.elcolombiano.com/negocios/guerra-entre-rusia-y-ucrania-subira-precio-de-la-comida-en-colombia-DH16996467)
- Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. The National Bureau of Asian Research.
- Sáez, G. R. (2020) *América Latina y el Caribe frente a dos grandes proyectos: La iniciativa china de "la Franja y la Ruta" y la iniciativa estadounidense "América Crece"*.
- Sanz, D. G. (Mayo-Agosto de 2020). China: gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping. *Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, 37, 57-72.
- SCIO. (2019). *China's National Defense in the New Era. The State Council Information Office of the People's Republic of China (SCIO) - First Edition*.
- Shoujun, c. & Zhang, Z. (2018). China y la infraestructura en América Latina desde la perspectiva de la diplomacia económica. *Pensamiento social chino sobre América Latina. CLACSO*, 261-290.
- Spykman, N. J. (1944). *Estados Unidos frente al mundo*. (F. Valera, Trans.). Fondo de Cultura Económica.
- Suarez, M. (Diciembre de 2020). Going to War with China Ignore Corbett. Dust Off Mahan! *Proceedings Annapolis*, 146 (12).
- Sutter, R. (2019). *Foreign Relations of the PRC. The Legacies and Constraints of China's International Politics since 1949*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- Till, Geoffrey. (2013). *Seapower. A guide for the Twenty-First Century*. Oxon: Routledge.
- Till, Geoffrey. (2018) *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 4. ed. Abingdon: Routledge (Cass Serie). *Edition de Kindle*.

- Tosta, O. (1984). *Teoría Geopolíticas*. Biblioteca do Exército
- U.S Energy Information Administration. (August de 2022). *Country Analysis Executive Summary: China*.
- Uriarte, D. G. (Julio-Agosto de 2020). *La presencia de China en el Caribe: una estrategia geopolítica*. Centro de estudios Latinoamericanos.
- Velásquez, E. B. (2022). *La presencia económica de China en el Gran Caribe, 2000-2020*. La presencia China en el Gran Caribe: ayer y hoy, 615-677.
- Villa, C. A. (2014). *US-Russia: towards a geopolitics reconfiguration of Latin America and the Wider Caribbean?* Scielo.
- Xiaoyan, Wu. (2014). *China's "Sea Power Nation" Strategy*. Stockholm: Institute for Security and Development Policy, 2014. Asia Papers Series.
- Yoshihara, Toshi; Holmes, James R. (2018). *Red Star over the Pacific: China's rise and the challenge to U.S. maritime strategy*. Naval Institute Press.

Esta página queda intencionalmente en blanco

Coyuntura

Defiances

Esta página queda intencionalmente en blanco

José Padilla López, Gran Almirante de los Mares de Colombia

José Padilla López, Grand Admiral of the Seas of Colombia

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4740>

Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz 

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Bogotá D. C., Colombia

Resumen

El presente escrito se refiere a las Palabras pronunciadas el día 24 de julio de 2023, por el suscrito Capitán de Navío (R) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz PhD, con ocasión de la conmemoración del Bicentenario Naval de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo Evento presidido por el señor Brigadier General Edgar Alexander Salamanca Rodríguez Director de la Escuela Superior de Guerra de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". La referencia investigativa e histórica en su contenido pretende visibilizar al Prócer colombiano José Prudencio Padilla López, como figura nacional y mundial dada la connotación y significancia de su triunfo en la Batalla en comento, para la libertad definitiva de la América del sur. Su visión respecto a los mares de Colombia, su figura de prócer y carácter social, cultural y político, que lo convierte en el Gran Almirante de Colombia de manera póstuma y honorífica, ejemplar para las generaciones que ven al país bioceánico con la visión de identidad, influencia y desarrollo.

Palabras Clave: Conmemoración; Bicentenario; Batalla Naval; Gran Almirante; José Padilla.

Summary: This document refers to the Words pronounced on July 24, 2023, by the undersigned Naval Captain (R) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz PhD, on the occasion of the commemoration of the Naval Bicentennial of the Naval Battle of Lake Maracaibo Event chaired by Mr. Brigadier General Edgar Alexander Salamanca Rodríguez Director of the Superior School of Warfare "General Rafael Reyes Prieto". The investigative and historical reference in its content aims to make visible the Colombian hero José Prudencio Padilla López, as a national and world figure given the connotation and significance of his triumph in the Battle in question, for the definitive freedom of South America. His vision regarding the seas of Colombia, his figure of hero and social, cultural and political character, which makes him the Grand Admiral of Colombia in a posthumous and honorary manner, exemplary for the generations that see the bioceanic country with the vision of identify, influence and development.


Key words: Commemoration; Bicentennial; Naval battle; Grand Admiral; Jose Padilla.

Abstract



Artículo de reflexión

Recibido: 14 de abril de 2023 • Aceptado: 5 de junio de 2023

Contacto: Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz  mauricio.rodriguez@esdeg.edu.co

Introducción

Breves comentarios históricos sobre José Padilla Gran Almirante de los Mares de Colombia

Hay que reconocer en el pasado, errores, lecciones y enseñanzas, para entender el complejo presente, y para proyectar y mejorar el futuro de las nuevas generaciones con conocimiento y prospectiva en la grandeza de la nación.

Con profundo sentido de pertenencia y respeto institucional, se destacan las reminiscencias que han dado vida, heredad, hechos y nombres de prohombres que contribuyeron a formar la identidad nacional colombiana, y hoy evocar un pasado glorioso de la patria, poco conocido y difundido con gran interés por las generaciones actuales.

Este 24 de julio se celebran 200 años de libertad, gloria y tradición, como día de la Armada de Colombia, en memoria de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, llevada a cabo el jueves 24 de julio de 1823, en que la escuadra Grancolombiana al mando del General de Brigada José Padilla y sus bravos marinos, se cubrieron de gloria al derrotar a la escuadra española que la enfrentó, comandada por el Capitán de Navío Ángel Laborde y Navarro, segundo jefe de la Escuadra española en América, batiéndose con valor y sacrificio ambas escuadras. Es importante acotar que, por la misma razón, el 24 de julio también es el día de la Armada de Venezuela.

Tanto la Armada Patriota de 1810 a 1815 como la Armada de la Gran Colombia de 1816 a 1830, estuvieron integradas en su mayoría por corsarios que navegaron bajo el pabellón cuadrilongo y rojo, amarillo y verde de Cartagena, adoptado como insignia oficial por las Provincias Unidas de la Nueva Granada y luego por el tricolor amarillo, azul y rojo de Colombia, las actividades corsarias fueron soporte de las operaciones navales en las luchas de independencia, a que se vieron avocadas las nacientes repúblicas ante la carencia de medios –buques y tripulaciones– en últimas una marina de guerra, los corsarios fueron de diversas nacionalidades: franceses, ingleses, norteamericanos, y por supuesto granadinos y colombianos; el Corsario aportaba su buque y tripulaciones a cambio de la patente o licencia de Corso, para capturar navíos enemigos y repartirse el botín, entregando la parte correspondiente al Estado que otorgaba la licencia, a la vez una forma para acopiar recursos para el exiguo presupuesto de las nacientes naciones (Sourdis, 2020).

José Padilla: breve reseña del prócer

En el contexto de la independencia, se destacaron en la Nueva Granada entre otros patriotas los Generales de División Francisco de Paula Santander, Estadista y el Organizador de la Victoria, talentoso legatario de nuestra fisonomía democrática y republicana, conocido

como el hombre de las leyes; José María Córdova, héroe de Ayacucho, célebre por su frase *¡Soldados, armas a discreción; de frente, ¡paso de vencedores!*; y José Padilla, héroe de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, el marino que desplegó las velas de la libertad en nuestros mares y ríos.

Generales que por pensar diferente a la concepción política del Libertador tuvieron que sufrir el destierro el primero y la muerte los dos últimos a manos del régimen que implantó Bolívar y su corte de generales, la mayoría perteneciente a la aristocracia mantuana, élite fuerte y poderosa de ricos hacendados asentados en la región de Caracas de la cual provenía Bolívar.

A diferencia del General Francisco de Paula Santander que se graduó como abogado a los 17 años y del General José María Córdova Muñoz que tuvo una educación dirigida y personalizada, ambos de provenientes de acomodadas familias burguesas, el General José Padilla López, con escasa formación académica, solo paso por la universidad de la vida, y se hizo a pulso, en el devenir histórico de la formación de nuestra patria. Se recuerda brevemente, pero con respeto, algunos aspectos de su cara y prestigiosa vida al servicio de la República.

José Padilla López, nació el 29 de marzo de 1778 en Rio de la Hacha (Guajira), "siendo su padre de estirpe africana y su madre de la altiva raza de indígenas guajiros" (Otero, 1972, p.1).

Sus biógrafos coinciden que al parecer desde los 14 años se embarcó como mozo de cámara en un buque la Marina Real española; ascendiendo en diversas funciones y responsabilidades hasta en el cargo de contraamaestre de navío, responsable directo de ejecutar y vigilar la maniobra de los aparejos arboladura, y velamen para la navegación, supervisar el ordenamiento y estiba de la carga, víveres, pólvora y pertrechos abordo, mantener la disciplina y buen servicio de la tripulación, velar y responder por el mantenimiento de las partes del buque y recomendar las reparaciones que hubiera lugar, en combate estaba en el Alcázar cerca del Capitán o Comandante, todas estas responsabilidades y conocimiento, lo convertían en el tripulante y persona de gran confianza del Capitán del buque (García, 2023).

Para Padilla el cargo de contraamaestre significaba un gran logro, ya que este tipo de responsabilidad, en general no se daba sino a españoles y solo después de mostrar éxitos en el servicio, en este cargo combatió y tuvo su bautizo de fuego en la Batalla Naval de Trafalgar el 21 de octubre de 1805; cayendo prisionero de los ingleses, hasta 1808 acordados los términos de la paz, regresó a España, sin embargo la obligada pero provechosa interacción con franceses y españoles, en conversaciones sobre política, estrategia y otros temas durante su cautiverio de más de tres años contribuyó a mejorar sus competencias como marino y militar (Otero, 1973).

Regresó por ese tiempo a su patria como Jefe del Arsenal del Apostadero de Cartagena nombrado por la autoridad española; fue uno de los líderes que el 11 de noviembre de 1811 en la muy noble ciudad de Cartagena y su provincia se declararon libres e independientes de la metrópoli española (Otero, 1973).

Se recuerdan algunos hechos navales de ejercicio de su experticia como marino y militar que se citan para destacar sus excelsos méritos:

Padilla prestó sus primeros servicios a la naciente República de Cartagena en las fuerzas sutiles que se establecieron para operar sobre el Río Magdalena; en julio de 1815 encontrándose ya el Alférez de Fragata José Padilla al mando de pailebot "Ejecutivo", capturó en cercanías del Golfo de Morrosquillo a la fragata española «Neptuno», abordó de la cual se encontraba el Mariscal de Campo don Alejandro Hore designado como gobernador de Panamá, considerada como la primera acción naval en la historia de la marina nacional en aguas del Caribe (Otero, 1972; Torres, 1990).

En 1815 escapó del sitio de Cartagena establecido el "Pacificador" Morillo, al mando de una goleta con importantes figuras de la independencia; arribando a los Cayos de San Luis al sur de Haití, donde los sobrevivientes de Cartagena, el 7 de febrero de 1816, se reúnen divididos en dos grupos, el grupo que apoya a Simón Bolívar en la realización de un nuevo proyecto de campaña sobre Venezuela y el grupo liderado por General Bermúdez que se opone a las intenciones del Libertador, que propone un triunvirato para el comando de la campaña militar, en este grupo se encontraban Santiago Mariño, Manuel Carlos Piar, y los franceses, Docoudray, Holstein, Du Cayla y Luis Michel Aury; luego de acaloradas discusiones, en particular las desavenencias de los Jefes Navales Brion y Aury. Lo cierto es que se reconoce por mayoría, el liderazgo y la Jefatura única de Bolívar, quien le concede a Luis Brion el comando de la incipiente flota naval surta en Los Cayos y le otorga el título de Almirante (Ferro, 1976).

Padilla está entre los seguidores que se incorporó a la expedición de Bolívar que partió de Haití en 1816, conocida como la expedición de los "Cayos de San Luis", con el propósito de liberar a Venezuela del yugo español y la cual conto con el apoyo financiero y de armas por parte de Alexandre Petion (Rodríguez, 2018).

De acuerdo con Torres (1990) la expedición de Los Cayos desembarca en las costas de Venezuela, participando Padilla en la victoria naval del 2 de mayo en Los Frailes, a norte de la isla de Margarita y en el desembarco de Carúpano el 1 de junio, luego se distinguió en Venezuela al lado de Brion, por su valerosa participación en la Batalla de Angostura en julio de 1817, al parecer por este hecho alcanzó el grado de Capitán de Fragata.

Conforme a Román (2005) en esta misma época participó en desarrollo de la Campaña sobre el Río Orinoco, cuyo control representaba un objetivo estratégico de

Bolívar, dado que podía controlar la Guayana y las comunicaciones y el soporte logístico a través de esta arteria fluvial, vital para su campaña militar en Venezuela, desempeñándose como segundo comandante de la escuadrilla de flecheras y cañoneras, al mando del capitán de navío de Antonio Díaz.

Siguiendo a Torres (1990) nos señala que, en la campaña sobre el Río Orinoco, en noviembre de 1818 Padilla fue nombrado comandante de las Fuerzas Sutiles del Orinoco, por orden de Bolívar, en reemplazo de su antiguo comandante Díaz. En diciembre de 1819, abordó el bergantín "Congreso de Venezuela", reconstruido en una semana por Padilla, despeja con sus tripulantes el Bajo Orinoco de la piratería realista, y obtiene el control del río y protegiendo su comercio fluvial, permitiendo a Bolívar entrar triunfante y dar parte al Congreso de Angostura que se había instalado en febrero de 1819.

Otero (1973), destaca que la figura de Padilla aparece participando en la expedición naval del Atlántico, al mando del almirante Luis Brión, como su segundo al mando donde se hizo por primera vez el pabellón tricolor de Colombia, en desarrollo de las campañas de Sabanilla, Barranquilla y Santa Marta; en junio de 1820 libró en la Bahía de Sabanilla un combate donde salieron victoriosas las tropas patriotas. El 10 de noviembre del mismo año, libró el combate de San Juan de Ciénaga, que terminó con la ocupación de Santa Marta por los patriotas. De igual manera Otero (1973), señala que el 4 de mayo de 1821, bajo su mando, se inició el sitio de Cartagena por las tropas patriotas, que duró 159 días, al cabo de los cuales, el 01 de octubre, se consiguió la rendición y ocupación de Cartagena, después de numerosos y difíciles combates, entre los cuales merece especial mención el acaecido el 24 de junio, conocido como la Noche de San Juan.

El 4 de octubre el Congreso Constituyente de la República, en Cúcuta, mediante ley, sanciona la formación de cuatro departamentos de marina y la figura del director de marina, el primer departamento con sede en Cumana, el segundo con sede en Puerto Cabello, el tercero con sede en Cartagena y el Cuarto con sede en Guayaquil. Cada departamento tendrá un puesto principal o comandancia, un Comandante General y un auditor, responsable de toda la actividad relacionada con la marina mercante y de guerra, la ley regulaba asimismo la emisión de patentes de corso, la guerra del corso y el servicio de los corsarios a la patria (Maita,2022).

El 12 de octubre el Congreso Constituyente de Cúcuta, que confirma lo promulgado en el Congreso de Angostura de 1819, redacta y proclama la Constitución de 1821 que da vida a la República de Colombia conocida en la historiografía como la Gran Colombia por la unificación en una sola nación de Venezuela y la Nueva Granada, en una de sus sesiones reorganiza la Armada, eliminando la figura del Almirantazgo y concede los respectivos honores al Almirante Luis Brion fallecido semanas antes a causa de tuberculosis (Maita,2022).

La Institución del Almirantazgo no era solamente su Almirante comandante y almirantes, sino también toda la estructura administrativa, operativa y funcional para la organización de una marina de guerra, educación y formación de marinos, justicia y disciplina naval, astilleros, arsenales, puertos de operación etcétera, que a semejanza de las Ordenanzas Navales españolas se trataban de imitar, organización de cierta manera temporal en una República aun en construcción, mientras las condiciones políticas, administrativas y financieras particularmente se sucedieran, lo malo fue que nos quedamos esperando más de cien años para la institucionalización del Almirantazgo en todo su contexto, es decir en últimas una marina de guerra (Rodríguez, 2018).

Como reconocimiento a su trayectoria naval y en particular por su arrojada hazaña en la noche de San Juan, "Bolívar expresó elogiosos comentarios sobre la hazaña de Padilla, transmitidos por Santander al comunicar al insigne marino, "mediante decreto de 29 de noviembre de 1821 por cual se le ascendía a General de Brigada, [...] confirmado por el Consejo Extraordinario de Gobierno el 11 de abril de 1823 y comunicado a Padilla el 07 de mayo" (Torres, 1990, p. 79). Porque cómo se ha señalado, la institución del Almirantazgo había sido suprimida. "El 28 de enero de 1822, el vicepresidente Santander hizo el nombramiento del primer comandante general del Tercer Departamento de Marina: el capitán de navío José Padilla, subordinado al comandante general del Departamento del Magdalena" (Martínez y Conde, 2023, p. 98). Habiendo fallecido el Almirante Brion, se le encomendó el mando de la Escuadra, que debía operar sobre Maracaibo a José Padilla, con apoyo de Santander quien "lo sostuvo con toda decisión en su cargo de Comandante Supremo de la Escuadra, confirmando su título en comunicación de fecha 19 febrero de 1823. Quedaba así asegurada el buen éxito de la empresa" (Otero, 1973, p. 37). Escuadra con la que Padilla llevo cabo la exitosa empresa que terminó con el apoteósico triunfo en la Batalla Naval del lago de Maracaibo, que habría de contribuir a la libertad de América del Sur. Bolívar entusiasmado lo llamo el Nelson colombiano (Otero, 1973).

"El 3 de enero de 1826 llegó Padilla a Bogotá a ocupar su curul de Senador en las sesiones del Congreso de aquel año" (Otero, 1973, p. 62). "El 24 de noviembre de 1826 Bolívar había librado el despacho de General de División o vicealmirante en favor de Padilla" (Torres, 1990, p. 195).

José Padilla: el Pardo

La voz "pardo" o "libre de todos los colores", que corresponde a lo que en la colonia se conocía como "mulatos" se utilizó durante la época republicana para designar a la población de ascendencia africana, con algún grado de mestizaje y no esclavizada. (Señal Memoria, 2012, s/p)

José Padilla, dentro de las relaciones sociales y políticas en las luchas de independencia ocupa como "Pardo" un importante protagonismo no destacado convenientemente,

se referencia que “los negros crearon las primeras zonas libres y autónomas, los palenques y las repúblicas cimarronas, los pardos lucharon por un lugar visible en la jerarquía colonial. [...] el valor de un individuo está predeterminado por su color de piel” (Helg, 2019, s.p). Padilla era reconocido por las élites por su condición de pardo de lo cual se sentía orgulloso, “para alguien como este militar riohachero, ser pardo significaba a la vez haber obtenido reconocimiento por estar en un puesto al que pocos como él habían accedido, y también estar cercano a aquellos de donde provenía” (Carrillo, 2012, p.21). Por otra parte “esto significa que Padilla representaba a un sector de la sociedad que generalmente había ocupado cargos menores, pero que con el advenimiento de la república tenía la posibilidad de acceder a los puestos principales” (Carrillo, 2012, p.21). Como destacado político y militar en el momento histórico de la naciente República “con todo y su condición de pardo, Padilla era un militar defensor de la república. Y como militar estaba inmiscuido en una serie de problemas propios de su profesión y propios de la política de ese momento “ (Carrillo, 2012, p.22).

El fusilamiento del General en Jefe, Manuel Carlos Piar Gómez, *libertador de Guayana y Generalísimo Invicto*; con ascendencia negra que alcanzó un importante estatus en el ejército libertador, también muestra las relaciones sociopolíticas de la época, conforme a Gil (2017) “no es un secreto que los mestizos, pardos y negros esclavos se les daba un trato inferior en todos los aspectos, a través de las lucha independentistas [...] que, aunque combatían en conjunto siempre los trataron con inferioridad”. (s.p) El General Piar era un líder reconocido no solo por sus éxitos en batalla, sino por su condición de “Pardo”, en un ejército en que la mayoría de sus soldados eran pardos, de tal suerte que el decidido apoyo de Piar a sus soldados y otras circunstancias de intrigas y recelos que hacían temer a Bolívar una pérdida de poder en desarrollo de su campaña militar en Venezuela, condujo a que fuera apresado y enjuiciado, acusado de rebelión y condenado por unanimidad por el Concejo de Guerra presidido por el Almirante Brion a la pena de muerte por fusilamiento, la cual fue ejecutada el 16 de octubre de 1817. La historia reconoce que el fusilamiento de Piar no se realizó bajo una causa justa, pero si necesaria para que Bolívar consolidara su autoridad y poder en campaña; algunos autores afirman que Piar si estaba gestando una rebelión, mientras que otros autores señalan que el prestigio de consecutivas victorias de Piar, aunado al aprecio de sus soldados pardos, generaron en Bolívar y otros generales, recelos y prevenciones para acusarlo por supuesta tracción a la patria (Gil, 2017).

Para Bolívar *la Pardocracia* era un problema sensible y que debía ser conjurado, para evitar repetir lo de Haití, que entre 1791 y 1804, en la rebelión de los esclavos negros y de cruento enfrentamiento con los colonos franceses, que significo la pérdida de vidas de más de 2.000 blancos y más de un centenar haciendas destruidas y quemadas, y los blancos que sobrevivieron tuvieron que huir del país, etapa considerada como uno de los mayores conflictos sociales de América en la época de la independencia (Di Telia, 1984).

No solo el Ejército y la Marina Patriota sino también el Ejército Realista, en el contexto social de la Gran Colombia estaban conformados en una gran mayoría por *Pardos, mulatos, mestizos, negros, esclavos, campesinos labradores* y fueron quienes pusieron los muertos, alrededor de 200.000 entre 1815 y 1824 y tan solo una pequeña minoría por blancos, la clase dirigente (López y Barbosa, 2021).

José Padilla: el político

“La actuación de Padilla como hombre político solo se entiende en medio de las tensiones entre santanderistas y bolivarianos propias de la segunda mitad de la década de 1820” (Carrillo, 2012, p.21). Las ya marcadas diferencias entre los seguidores de Bolívar -centralistas- y los partidarios de Santander -federalistas- llevaron a convocar la Convención de Ocaña de 1828, con el propósito de reformar la constitución de Cúcuta de 1821 (Rodríguez, 2018). “Las tensiones entre los bolivaristas que apoyaban el proyecto de constitución autócrata del Libertador, y los santanderistas, defensores de la Constitución de 1821 (la cual debía estar vigente hasta 1831), se agudizaron” (Helg, 2012, p.42).

En el vaivén de las circunstancias sociales y políticas que se sucedían, Padilla tomo partido político por Santander que lo había apoyado en diferentes circunstancias de su vida militar y política, además de estar de acuerdo con la vigencia de la constitución de 1821; esto llevo a Padilla a apoyar en 1928 en Cartagena de Indias la no firma de un documento colectivo que se pretendía imponer a oficiales de la guarnición en apoyo a Bolívar, este hecho que derivo en otras circunstancias de reconocimiento popular a Padilla, condujo a su arresto por rebelión por parte de Montilla, bolivarista y su acérrimo adversario, quien prontamente lo envió a Bogotá; ocurriendo la conspiración de septiembre 25 contra Bolívar, Padilla fue liberado por los confabulados sin tener conocimiento del hecho, pero que fue aprovechado para someterlo a juicio y llevarlo al patíbulo (Torres 1990; Múnera, 2021).

“A las once y media de la mañana del funesto 2 de octubre de 1828, Padilla era fusilado en la Plaza de la Constitución (hoy Plaza de Bolívar)” (Armada de Colombia, 2023, s.p). “Padilla fue sacrificado en forma atroz por el profundo miedo de Montilla, Bolívar y otros, a que se armara a negros y mulatos para luchar por una mejor democracia; pensamiento que nunca concibió en serio” (Múnera, 2021, p. 250).

Ya en época reciente, mediante la Ley 10 de 1974, que reza: «Por la cual el Congreso Nacional honra la memoria del Almirante José Prudencio Padilla con motivo del sesquicentenario de la batalla naval de Maracaibo y de cumplirse el 145º aniversario de su muerte».

Decreta:

ARTÍCULO 1o. El Congreso Nacional honra la memoria del Almirante José Prudencio Padilla con motivo del sesquicentenario de la batalla naval del lago de Maracaibo y de cumplirse el 145o aniversario de su muerte. En el muro del Capitolio Nacional y frente al sitio donde fue

fusilado el eximio marino, hacia el costado suroriental de la Plaza de Bolívar, se colocará una placa con la siguiente inscripción:

«En este lugar fue fusilado el 2 de octubre de 1828, el Almirante José Prudencio Padilla, Libertador de los Mares Grancolombianos, padre y patrono de la Armada Nacional, paladín y mártir de la democracia, Senador de la República en 1826. El Congreso de Colombia honra su memoria con motivo del sesquicentenario de la Batalla Naval del lago de Maracaibo y de cumplirse el 145o. aniversario de su muerte».

ARTÍCULO 2o. Un Salón del Senado de la República se denominará «Salón Almirante Padilla» y allí será colocado un retrato al óleo del prócer.

ARTÍCULO 3o. Desde la vigencia de esta Ley, la Escuela Naval con sede en Cartagena se denominará «Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla».

Es importante destacar que sería la primera vez que en un documento oficial figure y se le reconozca a José Padilla como Almirante de la República.

En 1974 la Escuela Naval de Cadetes en Cartagena, cambió su denominación a *Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla"* y se devela un busto del Almirante Padilla en ceremonia especial presidida por el Presidente de la República Alfonso López Michelsen.

Reflexión final

José Padilla: el Gran Almirante

Se tramita actualmente en el Congreso una ley para concederle el Grado Honorífico de "Gran Almirante" de la Armada de Colombia.

De acuerdo con el Proyecto de Ley N° 340 de 2023 del Senado y N° 273 de la Cámara de 2022, en trámite en el Congreso de la República, en su articulado reza:

El Congreso de Colombia. Artículo 1. La presente iniciativa legislativa tiene por objeto reconocer la labor que el Almirante José Prudencio Padilla López desempeñó durante la época de la independencia, *a través del otorgamiento del grado de Gran Almirante de la Nación de manera póstuma y honorífica*. Del mismo modo, pretende rendir homenaje a las comunidades negras, afrodescendientes, raizales, palenqueras, pueblos indígenas y demás grupos étnicos que, en situación de esclavitud y sin el pleno goce de sus derechos fundamentales, lucharon contra el dominio del imperio español para lograr la independencia de nuestro territorio.

Señor Almirante, su pasado glorioso como hombre de honor y lealtad, de personalidad descollante, generoso y sociable, y de hechos navales victoriosos que dieron origen a la Armada de Colombia, la República lo considera ejemplo suficiente para que en su vida se inspiren las mujeres y hombres de mar a los cuales el pueblo de Colombia les entrega sus armas para proteger el azul de su bandera.

¡Viva Padilla! ¡Viva la Armada de Colombia! ¡Viva Colombia!

Autor

Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz. Capitán de Navío (R). Doctor en Educación de la Universidad de Baja California, México; Magister en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada UMNG; Especialista en Administración Financiera de la Universidad Escuela de Administración de Negocios, EAN; Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Universidad Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla".

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9558-9732>

Contacto: mauricio.rodriguez@esdeg.edu.co

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - III Fase" del grupo de investigación "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Referencias

- Carrillo, M. (Comp.). (2012). *El general José Padilla: Entre el Heroísmo Naval y la Acción Política*. En: Carrillo, M. (Comp.). (2012). *José Padilla militar y político: documentos*. Cuadernos de la Expedición Padilla 2. Ediciones Unitecnológica.
- Di Telia, T. (1984). *La Rebelión de Esclavos de Haití*. Ediciones del IDES. Buenos Aires, Argentina. <https://fundacion-rama.com/wp-content/uploads/2022/08/3587.-La-Rebelion-de-Esclavos-de-Haiti-Tella.pdf>
- Ferro, C. (1973). *La vida de Luis Aury. Corsario de Buenos Aires en las luchas por la independencia de Venezuela, Colombia y Centroamérica*. Editorial Cuarto Poder.
- García, J. (2023). *Contra maestres, guardianes y patrones de lancha y bote a bordo*. *Todo a Babor*. <https://www.todoababor.es/historia/contra-maestres-guardianes-patrones-lancha-bote-a-bordo/>
- Gil, Y. (2017). El ocaso de un Libertador: Aspectos históricos en torno a la figura de Manuel Piar. *Revista Tiempo y Espacio*. 27 (68) Caracas. http://ve.scielo.org/scielo.php?pid=S1315-94962017000200006&script=sci_abstract
- Helg, A. (2011). El general José Padilla, en busca de la igualdad en la guerra y en la paz. En: Conde, J., y Helg, A. (2011). *Padilla Libertador del Caribe Gran colombiano*. Cuadernos de la expedición Padilla. Ediciones Unitecnológica.
- Helg, A. (2019). *Los pardos en la Independencia de la Colombia caribeña desde la perspectiva de Pedro Romero y José Padilla*. Banrepcultural. <https://www.banrepcultural.org/bogota/actividad/los-pardos-en-la-independencia-de-la-colombia-caribena-desde-la-perspectiva-de>
- López, M., y Barbosa E. (2021). *Historia de Colombia. Lo que necesitas saber*. Editorial Planeta, Colombiana, S.A. Bogotá.
- Maita, J. (2022). *Poder Naval de la República de Colombia, 1823-1830. Tomo I*. Fundación Editorial El perro y la rana. Armada Bolivariana, Dirección General de Educación.

- Martínez, A., y Conde, J. (2023). *LA BATALLA DECISIVA. LA GESTA DEL GRAN ALMIRANTE JOSÉ PADILLA QUE CONDUJO A LA LIBERTAD DE AMÉRICA DEL SUR. 200 años de la Batalla Naval del lago de Maracaibo*. Armada de Colombia, Editorial Planeta Colombiana S. A
- Múnera, A. (2021). *La Independencia de Colombia. Olvidos y Ficciones*. Cartagena de Indias (1580-1821). Editorial Planeta, Colombiana, S.A. Bogotá.
- Otero, E. (1973). *Vida del Almirante José Padilla (1778-1828). Segunda Edición. Imprenta y Litografía de las Fuerzas Militares*. Bogotá.
- Rodríguez, H. (2018). *El Almirante Padilla máximo héroe naval colombiano*. Cátedra Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Bogotá.
- Román, E. (2005). *Análisis del Desarrollo Marítimo Colombiano*. Tomo I. 4a Edición 2005. Armada Nacional de Colombia.
- Señal Memoria. (2012). *Los Pardos*. Señal Memoria RTVC. <https://www.senalmemoria.co/articulos/los-pardos>
- Sourdis, N. (2020). La Guerra de Independencia en el mar y en los ríos. 1810-1823. En: Fuentes, N. (Comp.). (2020). *El sujeto en la historia marítima*. Instituto Colombiano de Antropología e Historia –ICANH–.
- Torres, J. (1990). *El Almirante José Padilla. (Epopéya y martirio)*. Segunda Edición. Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares. Bogotá.

Esta página queda intencionalmente en blanco

Perspectivas

Perspectives

Esta página queda intencionalmente en blanco

Entrevista al Almirante Ernesto Durán González. La formación y educación naval modernas

Interview with Admiral Ernesto Durán González. Modern naval training and education

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4747>

Sergio Uribe Cáceres 

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Bogotá D. C., Colombia

Biografía

El Almirante Ernesto Durán González nació en San Gil, Santander, el 13 de octubre de 1962. Graduado como Teniente de Corbeta de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" en 1984. Es Oceanógrafo Físico y magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Comandó unidades de investigación científica, guardacostas y del Buque Escuela ARC "Gloria". Fue Director de la Escuela Naval de Suboficiales de Barranquilla y Comandante de la Fuerza Naval del Pacífico. Representante de Colombia ante la Organización Marítima Internacional en Inglaterra y Director General Marítimo. Asumió como Comandante de la Armada en mayo de 2017 hasta diciembre de 2018.



Entrevista

Recibido: 19 de mayo de 2023 • Aceptado: 26 de mayo de 2023

Contacto: Sergio Uribe Cáceres  sergio.uribe@esdeg.edu.co

Un camino hacia el mar

Señor Almirante ¿por favor denos una corta remembranza de su vida en la Armada Nacional?

R./ La mejor remembranza que puedo extraer en cuatro décadas de vida naval, es cuando intento asimilar los motivos del destino que hicieron que un adolescente de vida provinciana de montaña se uniera con el mar al llegar a la Escuela Naval "Almirante Padilla", en la ciudad de Cartagena de Indias, y desde allí va encontrando una serie de eslabones que tejen su cadena de vivencias y pensamientos y que lo van llevando a concluir que el mar vivo, ondulante y poderoso, es tal vez la forma material donde se resuelven muchos de los problemas en la tierra. Modera el clima del planeta, une las naciones y al tiempo es la joya disputada por los imperios para el control de la humanidad, el capricho de los más altos sentimientos de nuestra especie; el mar impredecible y jamás monótono, facilita la economía y rige la seguridad del mundo y es, tal vez, como lo interpreto, también el destino de una Colombia privilegiada por la naturaleza, que en medio de su inquietud nacional está despertando y hallando en él las rutas de navegación para su futuro, como volviendo poco a poco al lugar de donde venimos.

Colombia bioceánica, un desafío constante

El mundo globalizado ha impuesto grandes retos a los países e instituciones en las últimas décadas, encontrando en el espacio marítimo de otras latitudes un lugar donde el conflicto y la disputa han cobrado especial significancia; sin embargo, esta situación no ha sido ajena a nuestro país bioceánico. ¿Como considera usted que se deben afrontar en un futuro las problemáticas existentes en nuestro país marítimo y fluvial?

R./ La globalización es reciente, muy joven y asociada a unos cambios tecnológicos voraces de las últimas décadas; pero, la disputa y el conflicto en el mar es de siempre. La famosa cita de Sir Walter Raleigh: "*Quien manda en el mar, manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina, en consecuencia, al mundo entero*", nos obliga a repensar conceptos y prototipos de su funcionalidad. Si pensamos que las disputas corresponden a una lógica invasora o amenazante de pérdida de espacios marítimos (que las sigue habiendo), o viendo al mar como teatro de extensión donde por fuerza de las armas navales se consolida una política ofensiva o defensiva del Estado, nos quedamos cortos en la dimensión del reto contemporáneo, pues sin duda debe consolidarse una estructura naval para resolverlo, pero la dimensión de los asuntos en el mar, hoy día, son de mayor calado.

Por ejemplo, no hemos asimilado masivamente que las Armadas del mundo están siendo y serán requeridas para mantener el equilibrio alimentario de la humanidad, balance amenazado por la pesca ilegal de grandes potencias que menguan sin control ni ley en nuestras aguas los recursos de todos en favor financiero de solo algunos; tenemos preponderante la dialéctica de las guerras convencionales y de los conflictos navales armados con derivadas operacionales como en la Segunda Guerra Mundial o en la Guerra de las Malvinas, pero no está aún en la genética educativa los asuntos del empleo de recursos polivalentes en el mar para resolver los problemas que, bajo ese mismo concepto, sentimos a veces que no son propios de una Armada convencional y podrían ser más de un cuerpo policial (las migraciones, la contaminación, los desechos tóxicos, el ejercicio del Estado Rector del Puerto, la bandera y el litoral, la seguridad humana, el crimen organizado, la protección de fauna y flota marina, y muchas otras).

Tenemos una indeseable distribución de recursos o presupuestos oficiales, pues incoherente con el resto de las Marinas del mundo, donde el grueso de presupuestos va al medio tecnológico, al hardware naval, al mantenimiento, a la innovación, al acero y el motor, en la nuestra, la porción principal va a gastos de personal, para sostener unos efectivos que realizan tareas en tierra y en jurisdicciones que no son propias de una Armada, y que tal vez por un momento coyuntural y muy específico del momento nacional que se vivía, fue necesario, pero que no se desmontó a tiempo y hoy causa un profundo desequilibrio y una amenaza a la garantía de la suficiencia (cantidad) y solvencia (capacidades) de las naves y aeronaves que deben estar en el mar y que cuesta mucho construir, recuperar, rotar y mantener. Y que, por corolario, es donde deberían estar estos efectivos.

Por lo que expreso, podría pensarse que la solución es mermar recursos capitales de la lógica convencional, para fortalecer las variables de estas realidades asimétricas y emergentes; pero no es por ahí, sería un error, pues la solución es lograr aumentar la asignación en tal magnitud y en paralelo cambiar la ecuación de la distribución porcentual, para lograr de manera armónica el cumplimiento no sólo de unas, o de las emergentes, sino de todas las misiones que las Armadas y los cuerpos armados oficiales legítimos de un Estado hoy día deben tener.

En la estrategia Marítima para la Colombia Azul y en la Estrategia de la Marina Integral para un país bioceánico, se plantean una serie de elementos para resolver estas realidades y ajustar las velas para los vientos de cambio, sin perder el rumbo a puerto seguro. De otro lado, seguimos cortos en la siembra de la semilla marítima en la genética política y de los mandatarios del país. Algunos esfuerzos se quedaron luego del arrebató temporal, latentes en documentos de elevados conceptos, pero sin las herramientas y los recursos para poder ejecutar esas transformaciones. El

papel y el Power Point se quedaron en la capital, pero a la periferia, al agua, al litoral, al lecho marino, al ser humano del mar, no llegó su alcance aún.

Los líderes navales y la moderna formación y educación naval

La posición geoestratégica de nuestro país presenta ventajas comparativas, grandes oportunidades para el desarrollo de sus intereses marítimos, pero también amenazas en torno a los cambios que suscita la emergencia de nuevos poderes globales. ¿Qué recomendación daría usted desde su valiosa experiencia, sobre la formación y profesionalización de los hombres y mujeres de mar, que les permita tomar decisiones acertadas en el cumplimiento cotidiano de sus tareas?

R/. Sin duda, la geoestratégica posición de Colombia está llena de ventajas y bondades, pero en sí misma, y por tanta abundancia de geografía marítima bien localizada, nos hemos relajado porque la consideramos fácil. El acceso inmediato a las líneas de comunicaciones y la facilidad de acceder a bienes y servicios marítimos prestados por otros, no nos exige por fuerza de necesidad desarrollar una infraestructura naval y corporativa autónoma, independiente, robusta, que nos permita la independencia de acción en caso de conflicto, la suficiencia en el transporte en caso de crisis, la alternancia y redundancia para reducir costos, las plataformas que ofrezcan empleo a nuestros marinos; en resumen, la seguridad alimentaria, comercial, ambiental y por supuesto la defensa nacional. Debo aclarar que cuando me refiero a la infraestructura naval y corporativa no me refiero únicamente al ámbito naval militar, sino al amplio espectro del verdadero concepto naval, es decir de las naves, la náutica, la navegación, como marina civil (transporte, industria, ciencia, turismo, recreo, energía) y claro, por supuesto, en armonía con la marina militar.

Sobre la formación y educación, creo que la clave está en saber leer e interpretar el mundo actual que vivimos, para desarrollar los programas que preparen a nuestros hombres y mujeres en los nuevos retos y no quedarnos anclados en modelos obsoletos y defendiendo posturas, que, por su rigidez, frenen o ralenticen el desarrollo y las oportunidades que la modernidad ofrece. La educación con estándares internacionales, con pénsum modernos, dinámicos, visionarios y futuristas, basados en plataformas tecnológicas, pero fundamentados en unos inamovibles de calidad y tradición, sumados a una interacción de nuestra gente con intercambios académicos y laborales con el mundo entero, nos podrían llevar a unos esquemas de formación y educación, más universales, más productivos, incluyentes, eficaces y aplicables a las realidades del mundo marítimo.

Mire, mientras no exista (y de momento no parece haber algo mejor) alguna forma de transporte más eficaz que el buque para el comercio y la industria marítima

del mundo, todo lo que estudiemos y desarrollemos en torno a esa lógica naval, siempre estará a la vanguardia y en el eje alrededor del cual gira la economía y la seguridad del planeta. Y mientras no exista algo mejor que el mar (que menos aún se vislumbra posibilidad alguna de cambio), más económico, disponible, de acceso inmediato, lleno de posibilidades para el comercio, la recreación, la ciencia, el clima, la seguridad, incluso las artes y la vida, pues todo lo que estudiemos acerca de ese concepto, nos tendrá, como las naves, navegando en las mejores oportunidades que la humanidad puede ofrecer.

Y para que, en estos dos ámbitos, el naval y el marítimo (que por extensión material incluyo el fluvial y lacustre), nuestro talento humano pueda desempeñarse en los roles que Colombia necesita, solo hay que agregarle una buena dosis de elementos inmateriales, morales, espirituales, y lo más importante, de liderazgo, pues es de lo que se trata al final de todo, tomar decisiones y es para lo que están hechos los líderes.

La inexorable interconexión de los mares y la Seguridad Marítima

Hablemos sobre la Seguridad Integral Marítima de la cual usted. ha sido uno de los grandes protagonistas en la Institución. En torno al cambiante estado de la seguridad global, ¿qué visión estima en un futuro respecto al conflicto implícito actualmente en los mares del Indo-Pacífico y como podría afectar esta situación a la Colombia marítima?

R/. El concepto de Seguridad Integral Marítima se estructuró entre los años 2012 y 2013, pero tenía unas variables fundacionales que tal vez por fuerza de la evolución no son muy asimiladas y se han distorsionado. Este concepto surge por una necesidad de lograr ofrecer las verdaderas condiciones para que nuestro país y nuestros puertos fueran declarados puertos seguros, de cara a las exigencias que los Tratados de Libre Comercio y acuerdos de otra índole. La seguridad, entonces, consistía no solo en las variables usuales, de protección y seguridad (*safety and security*), sino que la comunidad internacional exigía también estabilidad (seguridad) jurídica, es decir que las reglas de juego legales fueran claras, fijas, no cambiantes con cada puerto nacional.

En paralelo, las exigencias desde el punto de vista del medio ambiente marino demandaban que Colombia pudiera decirle al mundo que nuestros mares y costas eran “seguros en términos ambientales”, que cumplimos con las normas de protección, prevención y mitigación y que nuestros estándares están alineados con la comunidad de las naciones y consciente de la necesidad de las mejores prácticas

ambientales en el mar. Y finalmente, la seguridad integral incluía la lógica de país soberano, autónomo, seguro, donde los bienes, servicios y capitales podían llegar y quedarse en Colombia sin riesgos de inestabilidad ni aventuras políticas o bélicas externas que pusieran en riesgo la economía nacional.

En resumen, eran cinco variables que consolidaban la integralidad del concepto: Seguridad (como **safety**), protección (como **security**), seguridad jurídica, seguridad ambiental y seguridad (como estabilidad) nacional. Cinco "S" que definieron el pentágono conceptual del quehacer de nuestra **marina militar** (Armada) y de la **marina civil** (concepto superior al usual de marina mercante, que es limitado a solo una parte del gran universo de actividades civiles náuticas en el mar). Además, esto estaba asociado al cambio del esquema como se obtenían los recursos de funcionamiento de la autoridad marítima, que en su origen eran los faros y las boyas, tenían una tasa contributiva **FABO**, pero con el aumento de ingresos en forma y variedad el nuevo concepto de la tasa **SEMAR** era concentrar todos los esfuerzos en la seguridad marítima, integralmente hablando, que es la mejor respuesta del Estado a lo que espera el sector y la nación, ante las exigencias del mundo.

Ahora bien, de la segunda parte de la pregunta del conflicto tácito (y creciente) Indo-Pacífico, dos colosos globales, por un lado, China, que tiene conflictos limítrofes con sus vecinos (amigos en diferente medida de Estados Unidos) y que ha hecho inusual actividad militar en las aguas del mar Meridional de la China, ofrece un pulso de medida de poder a EE. UU, disputando el dominio material y el protagonismo en una de las zonas más importantes del globo, donde se mueven dos terceras partes del comercio mundial, con recursos minero-energéticos gigantescos y con poblaciones costeras que suman cerca de la cuarta parte de la población de la tierra. Y por la contraparte, EE.UU, que ha hecho siempre presencia y cooperación, apoyando la estabilidad de esa región, que le ha apostado a la libertad de los mares, que no tiene disputas territoriales con ningún país del Indo-Pacífico, y que es cercano a los principales actores (Singapur, Australia, India, Filipinas, Vietnam entre otros), encuentra un rival no solo económicamente muy fuerte y con muchas raíces ancladas en los países de esa zona, sino militarmente en aumento y presumiblemente decidido a cambiar la ecuación de hegemonía occidental, para convertir a la asiática en el líder.

Por supuesto que ese es uno de los escenarios de conflicto de mayor magnitud que desafía al mundo en la actualidad, y obviamente le llega, si bien de manera residual en tamaño comparado, pero de mucho impacto a Colombia en proporción, y que podría afectar las variables del comercio, y eventualmente a la toma de decisiones para tomar partido o alineación con uno u otros de los titanes, que hasta hace poco sería fácil saber la lateralidad escogida, pero que, con el gobierno actual, sumado a la creciente influencia comercial, industrial, cultural y económica, que los asiáticos han tenido en Colombia y la región, podrían ser diferentes las cosas, poniendo a nuestro

país y por extensión a la región, en una fórmula compleja, inesperada, con impactos geopolíticos, económicos, militares y sociales que debemos avizorar y tener la ruta de navegación establecida.

El fallo de la Haya y la recuperación de una agenda

Hoy, con más tranquilidad frente a la situación limítrofe con Nicaragua, en razón al reciente fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya el pasado 13 de julio de 2023, ¿en su amplio conocimiento y visión geoestratégica, que considera Usted que representa para el futuro de la región, el país y la Institución ese resultado favorable del reciente fallo?

R/. Fue casi una década en que nuestra Institución gravitó en muchos escenarios; cambió la agenda, obligó a repensar conceptos y procesos, aprendimos mucho y entendimos la importancia de asimilar realmente y en su dimensión adecuada el significado del teatro de operaciones del Caribe y del Pacífico. Siento que tuvimos momentos difíciles, de pesimismo, de panoramas inciertos, pero que ya hoy definidas las cosas en el mundo "jurídico", nos permitiría retomar las cosas que estaban planteadas, y que de haberlas desarrollado oportunamente, seguramente hubieran impedido un litigio tan largo, desgastante, costoso y retardante del desarrollo y la integración de Colombia con Centroamérica y el Caribe.

La amenaza de ambición territorial queda, creería yo, conjurada, o por lo menos congelada, y ojalá no tengan otra iniciativa aventurera y de retaliación que frene el deber ser entre países vecinos; pero las demás amenazas derivadas de sistemas políticos incoherentes con las realidades y necesidades globales se mantienen y podrían incrementarse. Pesca ilegal, migraciones, abandono de naves y tripulantes, contaminación, prácticas depredadoras, sub-estandarización del uso del mar, conflictos puntuales de menor escala, apertura a países que desequilibren la estabilidad regional, y otras variables.

Siento que el éxito obtenido en la CIJ de La Haya, debe derivar no en espera de aplausos, loas y reconocimientos de autoría disputada, sino en cierre de filas para apuntarle a retomar los proyectos e ideas que le dan forma al desarrollo marítimo de Colombia en el Caribe. Reactivar los proyectos de plataformas itinerantes, semiautónomas de investigación científica y multipropósito (estaciones de sanidad, turísticas, centrales de datos MET, comunicaciones, nodos de atención en búsqueda y rescate, entre otras); también a la revisión del proyecto de ferry, o *crewboat*, con fines de transporte comercial entre Nicaragua y Colombia, con rutas y puertos definidos que dinamicen el turismo y la carga ligera entre las ciudades y poblaciones costeras de la región.

En paralelo, fortalecer la presencia y la infraestructura institucional, la base de guardacostas en Providencia, la estación aeronaval autónoma con unidades de ala fija y rotatoria permanentes y no en comisión o esporádicas; fortalecer y dinamizar la importancia de haber sido aceptados como miembros de la ROCRAM¹ de Centroamérica y el Caribe desde el 2014 (por votación unánime incluida Nicaragua), que nos abría un mundo de posibilidades y de ejercicio de influencia e integración regional y desarrollo marítimo; disponer las plantas de manejo de desechos en las islas, para explotarlos con economía circular, beneficio ambiental y reducción de costos operacionales de transporte.

Es momento también de aprovechar para cerrar los ciclos abiertos de conflictos limítrofes con otros países que migraron su ambición al ver a Colombia en inicial desventaja ante la CIJ; revisar substancialmente el esquema de cabotaje con SAI, abriendo mercados, oferta y demanda, para beneficio de la población en general; y por qué no, podría ser el momento de revisar las políticas y criterios pertinentes con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Mar, CONVEMAR, y definir de una vez por todas una postura nacional, a partir de la cual se pueda tomar como referencia y punto de base para el manejo de las relaciones internacionales, que, de su aplicación, aceptación, o uso por costumbre se derivan. Es mucho más y muy positivo todo lo que hay que hacer, hecho histórico y jurídico que solo debe devolver oportunidades y no sueños sobre laureles que no energizan las realidades del desarrollo.

Muchas gracias, señor Almirante por sus valiosos aportes, no ajenos a sus grandes capacidades como un visionario de la Armada de Colombia. Si desea agregar algún mensaje a los lectores está a su disposición esta publicación.

Autor

Sergio Uribe Cáceres. Capitán de Navío (R) Sergio Uribe Cáceres. Doctor en Derecho Internacional (Cum Laude) de la Universidad Alfonso X El Sabio de Madrid, España. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Ingeniero Electrónico Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla". Profesor Titular e Investigador en la Escuela Superior de Guerra.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4159-5923>

Contacto: sergio.uribe@esdeg.edu.co

1 Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM).

Enfoques

Insights

Esta página queda intencionalmente en blanco

Reseña de Libro: **Asuntos marítimos y relaciones internacionales**

Book review. Maritime Affairs and International Relations

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4733>

Jorge Ricardo Espinel Bermúdez 

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Bogotá D. C., Colombia



Editores del libro: **Samuel Rivera Páez y Jorge Ricardo Espinel Bermúdez**

Editorial: Sello Editorial ESDEG

Año: 2023

ISBN impreso: 978-628-7602-07-6

ISBN digital: 978-628-7602-08-3

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083>

Páginas: 364

Este libro le permite al lector entender y profundizar temas actuales e importantes para el desarrollo del país como son los asuntos marítimos, pero vistos desde la perspectiva de las relaciones internacionales. Es por eso, que los autores se centran en primera medida en mostrar un marco teórico de las relaciones internacionales, iniciado por comprender que el mar hace parte del territorio de un Estado y que este contribuye a la delimitación de sus fronteras, Booth (1985) lo define como la gestión del Estado que se extiende desde la tierra hacia el mar en lo referente a sus derechos y deberes, los cuales están relacionados en la explotación de sus recursos, el ejercicio de soberanía y el buen uso de este.

Sin embargo, ese ejercicio de soberanía y de poder sobre ese territorio lleva a tener en cuenta a Gutiérrez del Valle (2011), quien manifiesta que existen cuatro maneras de

poder: desde la morfología, la cual está asociada al tamaño, la forma y la ubicación del territorio. Otra que se relaciona con el aspecto demográfico, y se basa en el volumen y las características de la población. Un aspecto económico, que se relaciona con la productividad, la obtención de los recursos y el comercio exterior. Y, por último, es el militar, que está relacionado con el tamaño de las fuerzas armadas, la calidad y cantidad del armamento y como este se encuentra desplegado en el territorio, así mismo están las capacidades que tienen un impacto estratégico, operacional y táctico.

De la misma manera, es necesario abordar un tema que es un factor esencial en el devenir de los acontecimientos internacionales, el cual hace referencia a los intereses que tiene cada Estado, y que estos son parte de la razón de ser de este. El promover, mantener y desarrollar esos intereses lleva a la generación de una estrategia que cuenta como propósito esos intereses, y estos se relacionan directamente en los asuntos del Estado en su entorno, nacional, regional y mundial, lo cual corresponde a los asuntos internacionales de los estados, y sobre estos es que recae el concepto de intereses de una nación. Asimismo, Deibel (2007) afirma que existen categorías de intereses nacionales: una que se asocia a la supervivencia, la prosperidad económica, la calidad de vida de la población. Otra, es la preservación de los valores que los sostienen como sociedad. Y una última, es la proyección de esos valores y de la moral hacia el exterior, que pretende transmitir esa visión que tiene como sociedad hacia otras regiones.

De igual forma, el libro presenta varios temas de actualidad, que afectan directamente las relaciones internacionales y los asuntos marítimos entre los cuales se destaca la Libertad de la Navegación, el cual está asociado al término *Mare Liberum* (Libertad de los mares) que en la actualidad es un pilar fundamental en la seguridad de marítima mundial. Este concepto nace del principio de la libre navegación por parte de los estados (De las Carreras, 1999), siendo uno de los mayores exponentes de esta práctica los Estados Unidos de América, por su condición de potencia naval casi indiscutible desde el término de la guerra fría. Potencia que busca mantener su hegemonía e influencia en el mundo para mantener sus intereses políticos y económicos. Estados Unidos basa su argumento desde el liberalismo, al querer mantener el libre comercio internacional, siendo el mar como uno de sus principales medios de alcanzar ese equilibrio y orden internacional. Por otra parte, está el mantener su poderío naval para proyectar su poder militar en el mundo como un argumento totalmente realista. Lo cual lo ha llevado a fomentar un programa por medio de la realización de las operaciones de libertad en la navegación, las cuales se vienen realizando desde los años 1980 hasta hoy en día en lugares de interés nacional, en la actualidad su esfuerzo se centra en el mar del sur de china.

Otro de los temas que se consideran de actualidad del cual en este libro trata es el de la competición entre las grandes potencias mundiales *Great Power Competition*. Según el Wilson Center (2021) es la competición entre Estados Unidos, China y en algunas

ocasiones Rusia para dar forma a las arquitecturas de seguridad, económicas y el desarrollo de nuevas tecnologías en el mundo. Estas competencias generar fricciones no solo en los principales actores sino en otros escenarios del mundo como son África, Europa, el Ártico, el espacio exterior, e inclusive en el ciberespacio. En el contexto de las relaciones internacionales la competencia puede entenderse como una condición antagónica que no alcanza el nivel de un conflicto armado entre actores. La región de América Latina puede llegar a ser un escenario de ese *Great Power Competition*, ya que estas potencias mundiales tienen intereses en esta región, lo que implica que Colombia se encuentra también inmerso en esa competición, no solo por la intervención de las potencias, sino en la injerencia y apoyo a países que tienen un cierto grado de competición por intereses comunes del país.

Autor

Jorge Ricardo Espinel Bermúdez. Capitán de Navío (Retirado) de la Armada Nacional de Colombia. Magister en Ciberseguridad y Ciberdefensa de la Escuela Superior de Guerra, Colombia. Especialista en Docencia Universitaria y Especialista en Seguridad Nacionales de la Escuela Superior de Guerra, Colombia. Ingeniero Naval Electrónico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", Colombia.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6073-0513>

Contacto: jorge.espinel@esdeg.edu.co

Referencias

Booth, K. (1985). *Law, force and diplomacy at sea*. Routledge.

Deibel, T. L. (2007). *Foreign affairs strategy: Logic for American statecraft*. Cambridge University Press.

De las Carreras, A. (1999) *El Derecho del Mar en tiempos de paz*. <http://biblioteca.camdp.org.ar/docu/carreras.pdf>

Méndez-Gutiérrez del Valle, R. (2011). Tensiones y conflictos armados en el sistema mundial: una perspectiva geopolítica. *Investigaciones Geográficas*, (55), 19-37.

Wilson Center. (2021). *Great Power Competition*. Wilson Center. <https://www.wilsoncenter.org/issue/strategic-competition>



EDITORIAL ESDEG

Revista **Ensayos sobre Estrategia Marítima**

Editorial

La importancia del Gran Caribe, retrospectiva a partir de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo 1823

CN. (R) Luís Hernando Osorio Dussan

Debates

1. **El poder marítimo del Gran Caribe en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823)**
Pedro Meladio Knight Rymer
2. **Paralelo y referencia del escenario marítimo de Brasil/Portugal en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo 1823**
Alexandre Luiz Alves da Silva
3. **Capacidad de lanzamiento de misiles en la plataforma submarina PLOTEOS: Importancia estratégica para la defensa nacional**
César Augusto Yáñez Arias
4. **Desarrollo, explotación y protección de los intereses marítimos de Colombia**
Katherinne Vallejos Villarreal
5. **Las competencias estratégicas de Rusia y China para la influencia en los Estados del Gran Caribe**
Michel Melo da Silva

Coyuntura

6. **José Padilla López, Gran Almirante de los Mares de Colombia**
Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz

Perspectivas

7. **Entrevista al Almirante Ernesto Durán González. La formación y educación naval modernas**
Sergio Uribe Cáceres

Enfoques

8. **Reseña de Libro: Asuntos marítimos y relaciones internacionales**
Jorge Ricardo Espinel Bermúdez



EDITORIAL ESDEG

ISSN 2500-4735



9 772500 473509